

جمهوری اسلامی ایران
سازمان برنامه و بودجه کشور

ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه (جلد اول – ضوابط معماری)

ضابطه شماره ۱-۸۰۴

آخرین ویرایش ۱۴۰۰/۰۴/۱۷

معاونت فنی، امور زیربنایی و تولیدی
امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران
nezamfanni.ir
۱۴۰۰

شماره: ۱۴۰۰/۴۲۲۷۷۵	بخشنامه به دستگاه‌های اجرایی، مهندسان مشاور و پیمانکاران
تاریخ: ۱۴۰۰/۰۸/۳۰	
موضوع: ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه	
در چارچوب ماده (۳۴) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور موضوع نظام فنی و اجرایی یکپارچه، ماده (۲۳) قانون برنامه و بودجه و آیین‌نامه استانداردهای اجرایی طرح‌های عمرانی، به پیوست ضابطه شماره ۸۰۴ امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران، با عنوان «ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه» در قالب ۳ جلد زیر و از نوع گروه سوم ابلاغ می‌شود: جلد اول : ضوابط معماری جلد دوم : ضوابط سازه جلد سوم: ضوابط تاسیسات عمومی رعایت مفاد این ضابطه در صورت نداشتن ضوابط بهتر، از تاریخ ۱۴۰۱/۰۱/۰۱ الزامی است. امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران این سازمان دریافت‌کننده نظرات و پیشنهادهای اصلاحی در مورد مفاد این ضابطه بوده و اصلاحات لازم را اعلام خواهد کرد.  سید مسعود میرزاظمی	

اصلاح مدارک فنی

خواننده گرامی:

امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور، با استفاده از نظر کارشناسان برجسته مبادرت به تهیه این ضابطه نموده و آن را برای استفاده به جامعه مهندسی کشور عرضه نموده است. با وجود تلاش فراوان، این اثر مصون از ایراد و اشکال نیست.

از این رو، از شما خواننده گرامی صمیمانه تقاضا دارد در صورت مشاهده هرگونه ایراد و اشکال فنی مراتب را به صورت زیر گزارش فرمایید:

- ۱- شماره بند و صفحه موضوع مورد نظر را مشخص کنید.
 - ۲- ایراد مورد نظر را به صورت خلاصه بیان دارید.
 - ۳- در صورت امکان متن اصلاح شده را برای جایگزینی ارسال نمایید.
 - ۴- نشانی خود را برای تماس احتمالی ذکر فرمایید.
- کارشناسان این امور نظرهای دریافتی را به دقت مطالعه نموده و اقدام مقتضی را معمول خواهند داشت. پیشاپیش از همکاری و دقت نظر جنابعالی قدردانی می شود.

نشانی برای مکاتبه: تهران، میدان بهارستان، خیابان صفی علی شاه - مرکز تلفن ۳۳۲۷۱

سازمان برنامه و بودجه کشور، امور نظام فنی و اجرایی

Email: nezamfanni@mporg.ir

web: nezamfanni.ir

بسمه تعالی

پیشگفتار

کارکرد اصلی ضوابط طراحی، پدید آوردن ساختارهایی است که بواسطه قوانین و الزامات موجود در آن محصول فرایند طراحی را به سمت تحقق اهداف بالادست و اولویت‌ها راهبری و این امر را در دستگاه‌های اجرایی ساماندهی و هماهنگ کند. آنچه در این میان اهمیت دارد تابعیت ضوابط طراحی بخش‌های گوناگون یک پروژه از اهدافی مشخص و شفاف است و به این واسطه یکپارچگی و انسجام در فصول مختلف ضوابط حفظ خواهد شد و مجموعه نهایی می‌تواند راهنمای طراحان و تصمیم‌گیران در پیشبرد طرح مربوط باشد.

از این رو، امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور در چارچوب ماده ۳۴ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه و ماده ۲۳ قانون برنامه و بودجه، پس از تهیه «شرح خدمات مطالعات جامع حمل و نقل شهری و حومه» (ضابطه شماره ۳۱۴) و «شرح خدمات مطالعات تفصیلی حمل و نقل همگانی و امکان‌سنجی حمل و نقل ریلی شهری و حومه» (ضابطه شماره ۷۷۷)، «ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه» را در قالب سه جلد تهیه نموده است:

جلد اول : ضوابط معماری

جلد دوم : ضوابط سازه

جلد سوم: ضوابط تاسیسات عمومی

علی‌رغم تلاش، دقت و وقت زیادی که برای تهیه این مجموعه صرف گردید، این مجموعه مصون از وجود اشکال و ابهام در مطالب آن نیست. لذا در راستای تکمیل و پربار شدن این ضابطه از کارشناسان محترم درخواست می‌شود موارد اصلاحی را به امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال کنند. کارشناسان سازمان پیشنهادهای دریافت شده را بررسی کرده و در صورت نیاز به اصلاح در متن ضابطه، با همفکری نمایندگان جامعه فنی کشور و کارشناسان مجرب این حوزه، نسبت به تهیه متن اصلاحی، اقدام و از طریق پایگاه اطلاع‌رسانی نظام فنی و اجرایی کشور برای بهره‌برداری عموم، اعلام خواهند کرد. به همین منظور و برای تسهیل در پیدا کردن آخرین ضوابط ابلاغی معتبر، در بالای صفحات، تاریخ تدوین مطالب آن صفحه درج شده‌است که در صورت هرگونه تغییر در مطالب هر یک از صفحات، تاریخ آن نیز اصلاح خواهد شد. از این‌رو همواره مطالب صفحات دارای تاریخ جدیدتر معتبر خواهد بود.

حمیدرضا عدل

معاون فنی، امور زیربنایی و تولیدی

پاییز ۱۴۰۰

تهیه و کنترل «ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه
(جلد اول - ضوابط معماری)» [ضابطه شماره ۱-۸۰۴]

اعضای گروه تهیه‌کننده:

نیماسلحشور	شرکت مهندسی مشاور پژوهش	فوق لیسانس معماری
جاوید منیری	شرکت مهندسی مشاور پژوهش	فوق لیسانس معماری
ماریه بابانیانوری	شرکت مهندسی مشاور پژوهش	لیسانس معماری

اعضای گروه هدایت و راهبری (سازمان برنامه و بودجه کشور):

علیرضا توتونچی	معاون امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران
وحید سعیدیان	معاون امور راه و ترابری و مدیریت عمران شهری و روستایی
فرزانه آقارمضانعلی	رییس گروه امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران
زینب سقایی نوش‌آبادی	کارشناس امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران

همچنین از نقطه نظرات همکاران امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران آقایان احمد خوشدل نیکخو، محمدرضا سیادت و خانم‌ها فرزانه کلانتری و مریم سرایی استفاده شده است.

فهرست مطالب

مقدمه	۱
فصل ۱: مبانی طراحی معماری ایستگاه‌های قطار شهری و حومه‌ای	۵
۱-۱- راهبرد: حفظ تعادل	۸
۱-۲- راهبرد: ایستگاه به عنوان فضای شهری	۱۰
۱-۳- راهبرد: هویت و عامل شناسایی	۱۲
۱-۴- راهبرد: طراحی بر پایه نیازهای کاربران	۱۴
۱-۵- راهبرد: خوانایی و شفافیت	۱۶
۱-۶- راهبرد: نظام حرکتی	۱۸
۱-۷- راهبرد: طراحی براساس عوامل زیست محیطی	۲۲
۱-۸- راهبرد: آثار هنری در طرح معماری ایستگاه	۲۴
فصل ۲: طرح‌ریزی ابعاد و ظرفیت اجزا در ایستگاه‌های قطار شهری و حومه‌ای	۲۵
۱-۲- کلیات	۲۷
۲-۲- طرح‌ریزی ابعاد ایستگاه در شرایط بهره‌برداری عادی براساس ترازهای سرویس‌دهی	۲۸
۱-۲-۲- تراز سرویس‌دهی در اجزای مختلف ایستگاه	۳۳
۳-۲- روش‌های مکمل در طرح‌ریزی ظرفیت اجزای ایستگاه	۳۵
۴-۲- حداقل فواصل بین اجزای ایستگاه	۳۶
۵-۲- محاسبه شمار مسافران در بازه‌های زمانی اوج تقاضای سفر	۳۹
۶-۲- دسته‌بندی ایستگاه‌ها براساس تقاضای سفر اوج	۳۹
فصل ۳: الزامات و ضوابط طراحی معماری اجزای ایستگاه	۴۱
۱-۳- ضوابط طراحی ورودی ایستگاه	۴۳
۱-۱-۳- طرح‌ریزی ورودی در ارتباط با محیط شهری پیرامون ایستگاه	۴۳
۲-۱-۳- طرح‌ریزی ورودی در ارتباط با الزامات ایستگاه قطار شهری	۴۳
۳-۱-۳- طرح‌ریزی ورودی در هماهنگی با شرایط اقلیمی	۴۴
۴-۱-۳- طرح‌ریزی ورودی در ارتباط با الزامات دسترسی کم‌توانان جسمی	۴۴
۵-۱-۳- مبلمان و مصالح	۴۵
۶-۱-۳- طرح‌ریزی ابعاد ورودی	۴۵
۲-۳- ضوابط طراحی راهروها- مسیرهای دسترسی افقی	۴۶
۱-۲-۳- طرح‌ریزی مسیرهای دسترسی افقی در ارتباط با محیط شهری پیرامون ایستگاه	۴۶
۲-۲-۳- طرح‌ریزی مسیرهای دسترسی افقی در ارتباط با الزامات ایستگاه	۴۶

.....	طرح‌ریزی مسیرهای دسترسی افقی در هماهنگی با شرایط اقلیمی	۳-۲-۳	۴۷
.....	طرح‌ریزی مسیرهای دسترسی افقی در ارتباط با الزامات دسترسی کم توانان جسمی	۴-۲-۳	۴۸
.....	مبلمان و مصالح	۵-۲-۳	۴۸
.....	طرح‌ریزی ابعاد مسیرهای دسترسی افقی	۶-۲-۳	۴۹
.....	ضوابط طراحی مسیرهای دسترسی عمودی	۳-۳	۵۱
.....	طرح‌ریزی مسیرهای حرکت عمودی در ارتباط با محیط شهری پیرامون ایستگاه	۱-۳-۳	۵۲
.....	طرح‌ریزی مسیرهای حرکت عمودی در ارتباط با الزامات ایستگاه	۲-۳-۳	۵۳
.....	طرح‌ریزی مسیرهای حرکت عمودی در هماهنگی با شرایط اقلیمی	۳-۳-۳	۵۷
.....	طرح‌ریزی مسیرهای حرکت عمودی در ارتباط با الزامات دسترسی کم توانان جسمی	۴-۳-۳	۵۸
.....	مبلمان و مصالح	۵-۳-۳	۶۰
.....	طرح‌ریزی ابعاد مسیرهای حرکتی عمودی	۶-۳-۳	۶۱
.....	ضوابط طراحی سالن فروش بلیت	۴-۳	۶۴
.....	طرح‌ریزی سالن فروش بلیت در ارتباط با محیط شهری پیرامون ایستگاه	۱-۴-۳	۶۴
.....	طرح‌ریزی سالن فروش بلیت در ارتباط با الزامات ایستگاه	۲-۴-۳	۶۴
.....	طرح‌ریزی سالن فروش بلیت در هماهنگی با شرایط اقلیمی	۳-۴-۳	۶۹
.....	طرح‌ریزی سالن فروش بلیت در ارتباط با الزامات دسترسی کم توانان جسمی	۴-۴-۳	۶۹
.....	مبلمان و مصالح	۵-۴-۳	۶۹
.....	طرح‌ریزی ابعاد سالن فروش بلیت	۶-۴-۳	۷۰
.....	ضوابط طراحی سکو	۵-۳	۷۲
.....	طرح‌ریزی سکو در ارتباط با محیط شهری پیرامون ایستگاه	۱-۵-۳	۷۷
.....	طرح‌ریزی سکو در ارتباط با الزامات ایستگاه	۲-۵-۳	۸۱
.....	طرح‌ریزی سکو در هماهنگی با شرایط اقلیمی	۳-۵-۳	۸۳
.....	طرح‌ریزی سکو در ارتباط با الزامات دسترسی کم توانان جسمی	۴-۵-۳	۸۳
.....	مبلمان و مصالح	۵-۵-۳	۸۴
.....	طرح‌ریزی ابعاد سکو	۶-۵-۳	۸۵

فصل ۴: الزامات طراحی بخش اداری..... ۸۹

.....	اصول و مبانی طراحی	۱-۴	۹۱
.....	بخش مدیریت و بهره‌برداری ایستگاه	۲-۴	۹۱
.....	اتاق رئیس ایستگاه	۱-۲-۴	۹۲
.....	اتاق نظارت و کنترل ایستگاه	۲-۲-۴	۹۳
.....	اتاق نظارت بر دروازه‌های کنترل بلیت	۳-۲-۴	۹۳
.....	اتاق فروش بلیت	۴-۲-۴	۹۴

۹۵.....	اتاق حسابداری.....	۴-۲-۵-
۹۶.....	اتاق‌های اداری.....	۴-۲-۶-
۹۶.....	اتاق کمک‌های اولیه.....	۴-۲-۷-
۹۶.....	اتاق راهبران قطار.....	۴-۲-۸-
۹۶.....	بخش حفظ امنیت ایستگاه.....	۴-۳-
۹۷.....	بخش خدمات به کارمندان ایستگاه.....	۴-۴-
۹۷.....	سرویس‌های بهداشتی کارمندان.....	۴-۴-۱-
۹۸.....	رختکن کارمندان.....	۴-۴-۲-
۹۸.....	آبدارخانه و غذاخوری.....	۴-۴-۳-
۹۹.....	نمازخانه کارمندان.....	۴-۴-۴-
۹۹.....	بخش تعمیرات و نگهداری ایستگاه.....	۴-۵-
۹۹.....	اتاق پرسنل تعمیرات و نگهداری.....	۴-۵-۱-
۹۹.....	انبار وسایل عمومی.....	۴-۵-۲-
۱۰۰.....	اتاق نظافت و تی‌شوی.....	۴-۵-۳-
۱۰۰.....	اتاق جمع‌آوری زباله.....	۴-۵-۴-
۱۰۱.....	فصل ۵: الزامات نورپردازی.....	
۱۰۳.....	۱-۵- کلیات.....	
۱۰۴.....	۲-۵- انواع نور.....	
۱۰۴.....	۱-۲-۵- روشنایی عمومی.....	
۱۰۵.....	۲-۲-۵- روشنایی متمرکز.....	
۱۰۵.....	۳-۲-۵- نورپردازی برای خلق جلوه‌های ویژه.....	
۱۰۵.....	۳-۵- طرح‌ریزی نور در ورودی ایستگاه.....	
۱۰۶.....	۴-۵- طراحی نور در سالن بلیت.....	
۱۰۷.....	۵-۵- طراحی نور در راهروها.....	
۱۰۷.....	۶-۵- طراحی نور در پله و پله‌برقی.....	
۱۰۸.....	۷-۵- طراحی نور در سکوها.....	
۱۱۱.....	فصل ۶: الزامات ارائه تسهیلات عمومی.....	
۱۱۳.....	۱-۶- اصول و مبانی طراحی.....	
۱۱۳.....	۲-۶- سرویس‌های بهداشتی عمومی.....	
۱۱۴.....	۳-۶- اتاق مادر و کودک.....	
۱۱۴.....	۴-۶- نمازخانه عمومی.....	

- ۱۱۵..... ۵-۶ - غرفه‌های تجاری
- ۱۱۵..... ۶-۶ - تابلوهای تبلیغاتی در ایستگاه
- ۱۱۶..... ۷-۶ - پارکینگ دوچرخه

فصل ۷: الزامات حریق و تخلیه اضطراری در ایستگاه‌ها..... ۱۱۷

- ۱۱۹..... ۱-۷ - کلیات
- ۱۱۹..... ۲-۷ - منطقه‌بندی حریق در فضاهای ایستگاه
- ۱۱۹..... ۳-۷ - محاسبه تعداد نفرات ایستگاه در تخلیه اضطراری
- ۱۲۱..... ۴-۷ - ظرفیت و موقعیت دسترسی‌های خروج
- ۱۲۲..... ۵-۷ - سکوها راهروها و شیبراه‌ها
- ۱۲۳..... ۶-۷ - راه‌پله و پله‌برقی
- ۱۲۴..... ۷-۷ - آسانسورها
- ۱۲۵..... ۸-۷ - درها و دروازه‌ها
- ۱۲۶..... ۹-۷ - دروازه‌های کنترل بلیت
- ۱۲۷..... ۱۰-۷ - پیش‌بینی‌های لازم برای لبه‌سکو
- ۱۲۷..... ۱۱-۷ - زمان خروج

پیوست: تعاریف و واژگان ۱۲۹

فهرست شکل‌ها

شکل ۱-۲- تراز سرویس‌دهی در فضاهای حرکتی.....	۲۹
شکل ۲-۲- سطح مورد نیاز برای هر نفر در ترازهای سرویس‌دهی حرکتی.....	۳۰
شکل ۳-۲- تراز سرویس‌دهی در فضاهای انتظار.....	۳۱
شکل ۴-۲- متوسط سطح مورد نیاز برای هر نفر در ترازهای سرویس‌دهی در فضاهای انتظار.....	۳۲
شکل ۵-۲- حداقل فاصله لازم مابین پله برقی و راهرو.....	۳۸
شکل ۶-۲- حداقل فواصل بین اجزای مسیرهای با یک جهت حرکت.....	۳۸
شکل ۷-۲- حداقل فواصل بین اجزا برای مسیرهای با دو جهت حرکت.....	۳۸
شکل ۱-۳- نحوه توزیع کاربری‌های عمومی در امتداد مسیرهای حرکتی.....	۴۷
شکل ۲-۳- عناصر ارتباط عمودی متناسب با اختلاف ارتفاعی.....	۵۲
شکل ۳-۳- حداقل طول پاگرد در پله‌ها.....	۵۳
شکل ۴-۳- مشخصات عمومی راه‌پله و دست‌اندازها.....	۵۵
شکل ۵-۳- مشخصات عمومی راه‌پله و دست‌اندازها.....	۵۵
شکل ۶-۳- نصب مانع در موقعیت‌های با ارتفاع کمتر از ۲ متر.....	۵۹
شکل ۷-۳- موقعیت سالن فروش بلیت در سلسله مراتب دسترسی ایستگاه.....	۶۴
شکل ۸-۳- حداقل ارتفاع مجاز سالت فروش بلیت.....	۶۵
شکل ۹-۳- چیدمان سالن فروش بلیت با دروازه‌های کنترل عمود بر گیشه‌های فروش بلیت.....	۶۷
شکل ۱۰-۳- چیدمان سالن فروش بلیت با دروازه‌های کنترل در امتداد گیشه‌های فروش بلیت.....	۶۸
شکل ۱۱-۳- سکوی کناری.....	۷۲
شکل ۱۲-۳- سکوی جزیره‌ای.....	۷۳
شکل ۱۳-۳- سکوها در دو تراز متفاوت.....	۷۵
شکل ۱۴-۳- سکوی ایستگاه‌های انتهایی خط.....	۷۵
شکل ۱۵-۳- سکوهای مجزای سوار و پیاده شدن.....	۷۶
شکل ۱۶-۳- بخش‌های اصلی سکو.....	۷۷
شکل ۱۷-۳- سکوی جزیره‌ای در بخش میانی معبر.....	۷۸
شکل ۱۸-۳- سکوی کناری در بخش میانی معبر.....	۷۸
شکل ۱۹-۳- سکوی کناری در دو سمت انتهایی معبر.....	۷۹
شکل ۲۰-۳- سکوی کناری در یک سمت معبر.....	۷۹
شکل ۲۱-۳- حداقل حریم لازم برای سکوهای بالاتر از سطح زمین.....	۸۰
شکل ۲۲-۳- جهت شیب عرضی سکو.....	۸۱
شکل ۲۳-۳- توزیع متوازن ورودی‌ها در طول سکو.....	۸۲
شکل ۲۴-۳- فاصله مجاز اولین مانع تا لبه سکو.....	۸۲
شکل ۲۵-۳- جزئیات اجزای لبه سکو.....	۸۳
شکل ۲۶-۳- تراز ارتفاعی تابلوها در سکو.....	۸۴
شکل ۱-۷- اندازه‌گیری مسافت برای محاسبه زمان حرکت.....	۱۲۳

- شکل ۷-۲- تناسبات درب‌ها با عرض راهروی خروجی ۱۲۶
- شکل ۷-۳- تناسبات درب‌ها با عرض راهروی عمومی ۱۲۶

فهرست جدول‌ها

جدول ۱-۲- تراز سرویس‌دهی در فضاهای حرکتی	۳۰
جدول ۲-۲- تراز سرویس‌دهی در فضاهای انتظار	۳۲
جدول ۳-۲- تراز سرویس‌دهی در اجزای مختلف ایستگاه	۳۳
جدول ۴-۲- تراز سرویس‌دهی در ایستگاه‌های مجاور کاربری‌های پرجمعیت شهری	۳۴
جدول ۵-۲- حداقل فواصل بین اجزای مسیرهای با یک جهت حرکت	۳۶
جدول ۶-۲- حداقل فواصل بین اجزا برای مسیرهای با دو جهت حرکت	۳۷
جدول ۷-۲- نحوه تبدیل یک ساعت اوج تقاضای سفر به ۱۵ دقیقه و ۵ دقیقه اوج تقاضا	۳۹
جدول ۸-۲- دسته‌بندی ایستگاه‌ها بر اساس تقاضای سفر اوج	۳۹
جدول ۱-۳- ظرفیت درها	۴۵
جدول ۲-۳- مقاومت لغزشی مصالح مصرفی در کف	۴۸
جدول ۳-۳- تراز سرویس‌دهی در راه‌پله	۶۱
جدول ۴-۳- ظرفیت پله‌برقی	۶۳
جدول ۵-۳- ظرفیت دروازه‌های کنترل بلیت	۷۱
جدول ۶-۳- حداقل تعداد دروازه‌های عریض مورد نیاز	۷۲
جدول ۱-۴- تعداد سرویس‌های بهداشتی مورد نیاز کارمندان	۹۷
جدول ۲-۴- مساحت مورد نیاز آبدارخانه و غذاخوری	۹۸
جدول ۱-۷- سرانه فضای کاربری‌های ترکیبی	۱۲۱
جدول ۲-۷- حداکثر فاصله بین هر نقطه از ایستگاه تا خروجی‌ها	۱۲۲

مقدمه

کارکرد اصلی ضوابط طراحی معماری ایستگاه‌های قطار شهری پدید آوردن ساختاری است که بواسطه قوانین و الزامات ذکر شده در آن، اهداف و اولویت‌های پروژه مشخص شود و مجموعه‌ای منسجم از اولویت‌های طرح‌ریزی ایستگاه‌ها در خطوط قطار شهری ارائه شود.

مجموعه حاضر در گام نخست اهداف کلان زیر را جهت تدوین ضوابط در نظر دارد:

- حفظ ایمنی کاربران
- حفظ محیط زیست و دستیابی به توسعه پایدار
- حفظ آسایش کاربران و شهروندان
- حفظ یکپارچگی با سایر سیستم‌های حمل و نقل
- حفظ یکپارچگی با ساختار شهر

اهداف پنج‌گانه بالا که هر کدام از مجموعه اهداف خردتر تشکیل می‌شوند به ترتیب اولویت مطرح شده است. صرف طرح هر یک از اهداف بالا به معنی تبعیت الزامات و ضوابط از اهداف مورد اشاره می‌باشد اما در پاره‌ای از موارد یک الزام یا ضابطه می‌تواند موجب تقویت یک هدف و تضعیف تحقق هدفی دیگر شود در این موارد تحقق هدف با اولویت بالاتر مورد نظر خواهد بود. در ادامه به شرح هر یک از اهداف اصلی و زیر مجموعه‌های آن پرداخته می‌شود.

❖ حفظ ایمنی کاربران

مجموعه ضوابط ارائه شده در این بخش حفظ ایمنی مسافران در ایستگاه را مورد نظر قرار می‌دهد و شامل ایمنی مسافران حاضر در قطار یا حفظ ایمنی کارمندان و بهره‌برداران در ایستگاه‌ها نمی‌گردد. همانطور که در اولویت‌بندی اهداف عنوان شد رعایت الزامات ایمنی مسافران در ایستگاه در اولویت اول طراحی قرار دارد. موارد زیر از جمله مباحثی است که در این بخش پردازش می‌شود:

- تعریف انتظار از مقاومت سازه‌های اصلی و موقت در شرایط خاص نظیر وقوع زلزله
- تعریف میزان مقاومت ایستگاه در برابر حریق
- تدابیر لازم جهت پیشگیری از حریق
- تدابیر لازم جهت حفظ ایمنی در شرایط خاص نظیر وقوع سیل، آتش‌سوزی و...
- تدابیر لازم جهت حفظ ایمنی مسافران در شرایط بهره‌برداری نرمال (سقوط از پله‌ها یا سکو و...) و اضطراری (وقوع حریق) در ایستگاه و محدوده شهری بلافاصل آن
- تدابیر لازم برای حفظ ایمنی کم‌توانان جسمی حاضر در ایستگاه‌ها

❖ حفظ محیط زیست و دستیابی به توسعه پایدار

بیشتر مبانی و اصول طراحی ایستگاه‌ها که تحت دو موضوع ذکر شده در این عنوان مطرح می‌شوند مشابه است و تحقق هر دو موضوع را حمایت می‌کند چرا که حفظ محیط زیست خود اصلی‌ترین معیار در تحقق توسعه پایدار است به همین دلیل این دو موضوع بصورت مشترک به عنوان اولویت دوم از اهداف طراحی ایستگاه مطرح شده است و چالش‌هایی نظیر موارد زیر را راهبری می‌کند.

- پرهیز از آلودگی یا آسیب رساندن به رژیم آبهای زیرزمینی در حین ساخت یا بهره‌برداری از ایستگاه
- پرهیز از آسیب فضای سبز
- اولویت استفاده از مصالح بومی (جهت دستیابی به توسعه پایدار)
- کاهش مصرف انرژی در زمان ساخت و بهره‌برداری
- تعریف عمر مفید و پایایی مصالح ایستگاه
- حفظ عناصر تاریخی و میراث فرهنگی مرتبط با حوزه ایستگاه‌ها
- کاهش آلودگی صوتی در زمان ساخت و بهره‌برداری
- به حداقل رساندن احجام ساختمانی و مصالح

❖ حفظ آسایش کاربران و شهروندان

این بخش دو مجموعه را در بر می‌گیرد. گروه اول شهروندانی هستند که بواسطه زندگی یا کار در مجاورت ایستگاه‌ها در دوران بهره‌برداری از ایستگاه تحت تاثیر قرار می‌گیرند و گروه دوم کاربرانی هستند که بعنوان مسافر به ایستگاه رجوع می‌کنند.

اصلی‌ترین عاملی که تامین آسایش مسافران را به عنوان اولویت سوم از اهداف طراحی ایستگاه مطرح می‌سازد ایجاد زمینه برای افزایش تمایل سفر با سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی است. بسیاری از ضوابط و مبانی مطرح در این موضوع سبب افزایش هزینه خواهند شد اما به جهت ترغیب شهروندان در بکارگیری سیستم قطار شهری و افزایش بهره‌وری از خطوط قطار شهری، حفظ آسایش کاربران نسبت به کاهش هزینه‌ها اولویت بیشتری می‌یابد. موارد زیر از جمله چالش‌های اصلی در موضوع حفظ آسایش کاربران ایستگاه‌ها می‌باشد

- تعریف سطح سرویس، تراکم و سرعت حرکت مسافران در اجزای مختلف ایستگاه با توجه به ویژگی‌های هر فضا
- تعریف سطح انتظار از ایستگاه در سرویس‌دهی به کم توانان حسی و حرکتی
- تعریف شرایط بکارگیری عناصر مکانیزه در حرکت‌های افقی و عمودی و ویژگی‌های هر یک از آنها
- تعریف دمای محیطی در فضاهای عمومی ایستگاه (برای مسافران) و فضاهای غیر عمومی (کارمندان)
- الزامات طرح‌ریزی معماری هر یک از اجزای ایستگاه نظیر پله‌ها، شیب‌راه، راهرو، سکو و...
- تعریف نور محیطی در فضاهای عمومی ایستگاه (برای مسافران) و فضاهای غیر عمومی (برای کارمندان)
- میزان حمایت از مسافران در محیط شهری بلافاصله ایستگاه

- رعایت مقیاس طراحی با توجه به سطح خدمات تعریف شده برای ایستگاه

❖ حفظ یکپارچگی با سایر سیستم‌های حمل‌ونقل

موضوع یکپارچگی با سایر سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی شهر می‌تواند به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های حفظ آسایش مسافران نیز در نظر گرفته شود اما بدلیل اهمیت بسیار زیاد این موضوع و جهت تاکید بر آن به عنوان موضوعی مستقل مطرح شده است مجموعه ضوابطی که تحقق این هدف را پشتیبانی می‌کنند فراتر از ابنیه ایستگاه بوده و حوزه پیرامون ایستگاه را در برمی‌گیرند مواردی نظیر:

- نحوه جانمایی ورودی‌ها
- الزامات طرح‌ریزی نظام حرکت سواره و پیاده در پیرامون ایستگاه
- الزامات ارتقاء کیفیت مسیرهای دسترسی بین ایستگاه‌های مختلف
- نوع ارتباط ایستگاه با پارکینگ و پایانه‌های حمل‌ونقل مسافری

از جمله مسائل مطرح در این حوزه می‌باشد.

❖ حفظ یکپارچگی با ساختار شهر

موضوع هماهنگی ساختاری طرح با محیط پیرامون آن به عنوان یکی از معیارهای توسعه پایدار نیز قابل طرح است اما به جهت اهمیت این موضوع در طراحی ایستگاه قطار شهری عنوانی مستقل به آن اختصاص یافته است حفظ یکپارچگی با محیط، اصلی‌ترین عامل در افزایش کارایی ایستگاه در مرحله بهره‌برداری می‌باشد و عدم رعایت ضوابط مرتبط با آن می‌تواند سبب ایجاد یا افزایش مشکلات شهر در موقعیت ایستگاه گردد ضوابط این حوزه طیفی گسترده از نحوه جانمایی ایستگاه و اجزای آن تا فرم و طراحی داخلی را در بر می‌گیرد و در یک نگاه کلی در پی هماهنگی طراحی با امکانات، ویژگی‌ها و محدودیت‌های شهر در موقعیت ایستگاه می‌باشند.

فصل ۱

مبانی طراحی معماری ایستگاه‌های

قطار شهری و حومه‌ای

در این بخش از ضوابط طراحی معماری ایستگاه، به اصول و مبانی پرداخته می‌شود که کیفیت طرح معماری را مورد بحث قرار داده و بیشتر به طرح کلیت فضا می‌پردازد این موارد خارج از استانداردهای کمی است که در قالب محاسبات عددی قابل طرح است. این مبحث در پی ایجاد نگرشی واحد در اصول طراحی فضای معماری ایستگاه در کل خطوط قطار شهری کشور می‌باشد بنابر ماهیت مطالبی که در این فصل مطرح می‌شود نوع بیان و روش ارائه مطالب با بخش‌های دیگر متفاوت بوده و ضمن ارائه اصول و مبانی طرح معماری ایستگاه بر حفظ انعطاف‌پذیری و پرهیز از یک جانبه‌نگری تاکید می‌شود بعبارت دیگر روش ارائه ضوابط به گونه‌ای خواهد بود که ضمن ایجاد وحدت رویه در نگرش به طرح معماری ایستگاه و تاکید بر رعایت اصول معماری در آن، طراح در نحوه تحقق اصول مورد اشاره آزادی کامل داشته و بتواند بنا بر امکانات و محدودیت‌های حاکم بر موقعیت ویژه هر ایستگاه مناسب‌ترین پاسخ در ارتقاء شرایط فضایی را تدوین نماید.

اگرچه بدون بکارگیری مبانی مطرح در این فصل، طراحی و بهره‌برداری از ایستگاه قطار شهری قابل تصور است، لیکن توسعه‌ای که بر این مبنا شکل می‌گیرد فاقد کیفیات لازم در شکل‌گیری فضای شهری است. آنچه در توسعه پایدار اهمیت دارد و موجب ارتقاء کارایی پروژه در زمان بهره‌برداری می‌شود، توجه توأمان طراح به الزامات کمی و کیفی (چگونگی) خلق فضا است. نگرشی که در طرح‌ریزی ایستگاه به اصول کمی و کیفی حاکم بر آن بصورت اموری قابل تفکیک می‌نگرد، اغلب در زمان بهره‌برداری کلیت شهر را دچار مشکل خواهد نمود لذا رعایت اصول و مبانی مطرح شده در این فصل توسط همه عوامل و متولیان طرح‌های قطار شهری ضروری است.

۱-۱- راهبرد: حفظ تعادل

❖ مبانی طرح موضوع:

طراحی معماری و محیط پیرامون ایستگاه قطار شهری همواره در چالشی میان انتخاب بین طیف گسترده‌ای از ماهیت‌ها و عوامل گوناگون مهندسی، هنری، تجهیزاتی و... قرار دارد. طرح معماری با حفظ تعادل و هماهنگی میان این انتخاب‌ها عاملی جهت ارتقاء کیفیت فضای ایستگاه خواهد شد.

❖ اهداف مرتبط:

- حفظ محیط زیست و دستیابی به توسعه پایدار
- حفظ آسایش کاربران و شهروندان
- حفظ یکپارچگی با ساختار شهر

❖ راهکار:

۱-۱-۱- یک ایستگاه قطار شهری مجموعه‌ای است از اجزای گوناگون ساختمانی (کف، سقف، دیوار، ستون، بازشوها، پله‌ها) تجهیزاتی (پله‌برقی‌ها، آسانسورها و...). مبلمان و نازک‌کاری (پوشش دیوارها، کف‌ها و سقف کاذب)، تابلوهای هنری و راهنمایی و تبلیغاتی و... جایگاه و نمود ظاهری هر یک از این اجزا در رقابت با سایر اجزا قرار گرفته و همنشینی آنها می‌تواند بالقوه فضایی بی‌نظم و آشفته خلق کند.

۱-۱-۲- رعایت تعادل بصری میان اجزای ایستگاه و جلوگیری از درهم ریختگی و رقابت کنترل نشده میان آنها موجب تقویت حس بودن در فضایی یکپارچه، منظم و قانونمند خواهد شد و این اصلی‌ترین عامل در ایجاد حس آرامش در مخاطبان ایستگاه به واسطه طراحی معماری آن است.

۱-۱-۳- خلق تعادل بصری میان اجزای گوناگونی که در ایستگاه وجود دارند مستلزم درک کامل طراح از سلسله مراتب اهمیت اجزای ایستگاه در هر یک از بخش‌های آن است. طراح معمار باید در هر بخش از ایستگاه بنابر اهداف اصلی آن بخش عناصری که اهمیت بیشتری دارند را شناسایی کند و تعادل دیداری فضا را در جهت تاکید بر عناصر اصلی سوق دهد. لذا تعادل بصری باید در بخش‌های مختلف ایستگاه به تفکیک مورد تحلیل و ارزیابی قرار گیرد.

۱-۱-۴- یک ایستگاه قطار شهری به همانگونه که جزیی از یک خط قطار شهری محسوب می‌گردد، جزیی از ساختار شهری پیرامون خود نیز هست و لازم است اجزای سازنده ایستگاه ضمن حفظ ریشه‌های مشترک با اجزای سایر ایستگاه‌های واقع در یک خط به عنوان جزیی از محیط شهری و پیرامون ایستگاه نمایانگر ساختار و هویت‌های مکانی خود نیز باشد. حفظ تعادل میان عواملی که نمایانگر تعلق ایستگاه به یک خط می‌باشد و عواملی که نمایشگر ویژگی‌های مکانی جایگاه ایستگاه در شهر می‌باشند، موجب ارتقای کیفیت معماری ایستگاه قطار شهری خواهد شد.

- ۵-۱-۱- سهولت بهره‌برداری از ایستگاه به الزامات و ضوابطی وابسته است که در برخی موارد در تضاد با طرح معماری مورد نظر طراح قرار می‌گیرد. حفظ تعادل میان الزامات ناشی از بهره‌برداری از ایستگاه و طراحی معماری ایستگاه از جمله چالش‌هایی است که طرح‌ریزی صحیح آن منجر به حفظ کیفیت فضایی ایستگاه خواهد شد.
- ۶-۱-۱- الزامات مهندسی (سازه و تاسیسات) در ایستگاه گاهی عناصری را پدید می‌آورد که در تضاد با ایده‌های فضای طراحی شده توسط معمار قرار دارد. پرداختن به این عناصر و حفظ تعادل میان وجوه زیبایی‌شناسی و معمارانه فضا با بخش مهندسی ایستگاه از مهم‌ترین چالش‌های طراحی ایستگاه است. در این ارتباط لازم است گروه‌های تخصصی طراح در هماهنگی کامل با یکدیگر و به صورت مشترک فرآیند طراحی ایستگاه را پیش برند و با پیش‌بینی اجزای مهندسی طرح جایگاه آنها را در نظام هماهنگ ایستگاه تعریف کنند.
- ۷-۱-۱- در ایستگاه‌هایی که فضاهای تجاری یا تابلوهای تبلیغاتی در آنها ایجاد شده باشد، باید مساحت و موقعیت این سطوح به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که کارکرد اصلی ایستگاه را تحت تاثیر قرار ندهد.
- ۸-۱-۱- لازم است سطوح تجاری که در ایستگاه‌ها طرح‌ریزی می‌شوند نیز به عنوان یکی از اجزای حاضر در کلیت معماری ایستگاه شناخته شده و در فرآیند طراحی آن حاضر باشند. انتخاب مصالح، رنگ، نورپردازی، فرم و طرح‌ریزی نمود خارجی واحدهای تجاری باید همزمان با سایر سطوح و کارکردهای ایستگاه طراحی شود. در این ارتباط با توجه به اینکه اغلب در زمان طراحی و ساخت ایستگاه کاربر سطوح تجاری مشخص نشده است و یا احتمال تغییر کاربر در زمان بهره‌برداری وجود دارد، لازم است هرگونه تغییر و طراحی مجدد واحدهای تجاری کنترل شود تا نظام دیداری و فضای معماری کل ایستگاه آسیب نبیند. اگر چه این موضوع بیشتر در خصوص فضاهای تجاری داخل ایستگاه مطرح می‌باشد ولی لازم است در خصوص فضاهای مجاور ایستگاه نیز به منظور خوانایی فضای شهری موضوع توسط شهرداری‌ها و طراحان آن فضاها نیز لحاظ گردد.

۲-۱- راهبرد: ایستگاه به عنوان فضای شهری

❖ مبانی طرح موضوع:

ایستگاه قطار شهری ورای کاربری آن در حمل و نقل همگانی، یک فضای شهری است که می‌تواند بستر تحقق تعاملات جمعی شهروندان شود. ایستگاه در امتداد خیابان‌ها (پیاده‌روها) و میدانی شهر به عنوان بخشی از فضای شهری مدرن شناخته می‌شود. معماری ایستگاه باید واجد کیفیاتی باشد که بتواند در جهت تحقق فضای شهری، زمینه‌ساز حضور شهروندان و زندگی اجتماعی گردد.

❖ اهداف مرتبط:

- حفظ محیط زیست و دستیابی به توسعه پایدار
- حفظ یکپارچگی با ساختار شهر

❖ راهکار:

۱-۲-۱- لازم است ساختار و استخوانبندی شهر در محیط پیرامون ایستگاه تحلیل و شناسایی گردد و طرح معماری/شهری ایستگاه زمینه‌ساز تقویت ساختار حاکم بر محیط شهری پیرامون آن و رفع مشکلات و بالفعل ساختن امکانات مستتر در آن باشد.

۱-۲-۲- حدود تفکر در طراحی معماری ایستگاه محدود به مرز کالبدی آن نیست و ایستگاه باید در ادامه فضای شهری پیرامون آن درک و ارزیابی شود. ایستگاه باید به عنوان عنصری فعال از کیفیات مکانی شهر تاثیر بپذیرد و بر آن تاثیر بگذارد. جهت تحقق این امر معمار ایستگاه باید در آغاز ویژگی‌های فضایی، کارکردی و کالبدی شهر را در موقعیت ایستگاه شناسایی کند و شناخت کاملی از تمامی عوامل کالبدی و کارکردی که زمینه‌ساز وقوع روابط اجتماعی در محیط پیرامون ایستگاه می‌باشد به دست آورد و در ادامه با افزودن طرح معماری ایستگاه، عوامل سازنده مراودات اجتماعی حاکم بر فضای شهر را تقویت نماید.

۱-۲-۳- لازم است موقعیت‌ها و امکانات بالقوه توسعه فضای شهری در پیرامون ایستگاه شناسایی و نقش و جایگاه ایستگاه در این ارتباط زمینه‌ساز طراحی معماری آن گردد.

۱-۲-۴- در طرح معماری ایستگاه شناسایی ویژگی‌های کاربران (مسافران) آن بسیار با اهمیت است. مقیاس و جایگاه ایستگاه در شهر معرف ویژگی‌های کاربران آن است. ویژگی‌های کاربران در یک ایستگاه ناحیه‌ای و یک ایستگاه با مقیاس شهری و فراشهری یا ایستگاه واقع در بافت تاریخی یا ایستگاهی که در منطقه تجاری شهر قرار گرفته متفاوت است. لازم است طراح معماری ایستگاه با شناخت ویژگی‌های کاربران و تحقق نیازمندی‌های آنها زمینه‌ساز حضور زندگی جمعی شهروندان در فضای ایستگاه باشد و پویایی لازم برای تحقق فضای شهری در محیط ایستگاه را فراهم آورد.

- ۱-۲-۵- حضور شهروندان اصلی‌ترین عامل در تحقق فضای شهری در محیط پیرامون ایستگاه است که خود مستلزم حفظ و ارتقاء کیفیت فضایی شهر و تامین آسایش کاربران در محیط پیرامون ایستگاه می‌باشد. عوامل زیر می‌توانند در کیفیت فضای شهری پیرامون ایستگاه و میزان مخاطبان آن موثر باشد.
- ۱-۲-۵-۱- حفظ امنیت در محیط شهری پیرامون ایستگاه ضروری است. ورودی‌ها باید در نقاطی جانمایی شوند که از معابر عمومی قابل دید باشد. همچنین مسیرهای دسترسی به ایستگاه باید دارای نور کافی در شب و از تمامی تمهیدات لازم برای تامین امنیت در ساعات کاری ایستگاه برخوردار باشند.
- ۱-۲-۵-۲- طرح‌ریزی کاربری‌های جنبی ایستگاه (در داخل یا مجاورت آن) که متناسب با مقیاس ایستگاه و جاذب مخاطبان آن باشد.
- ۱-۲-۵-۳- طرح‌ریزی مبلمان شهری و فضای سبز متناسب با شرایط سایت شامل نیمکت، سایبان، تابلوهای راهنمایی، تبلیغاتی و هنری، نورپردازی و تامین روشنایی و... در محوطه ایستگاه، مجاورت ورودی‌ها و حوزه شهری بلافاصله ایستگاه عامل مهمی در جذب مخاطب برای ایستگاه است. نکته قابل توجه در بکارگیری مبلمان شهری توجه به جانمایی مناسب، نظم و یکپارچگی اجزا و هدفمندی از بکارگیری تجهیزات مورد نیاز است.

۳-۱- راهبرد: هویت و عامل شناسایی

❖ مبانی طرح موضوع:

معماری هر ایستگاه باید دارای یک ویژگی منحصر به فرد باشد که عامل شناسایی ایستگاه و وجه تمایز آن نسبت به سایر ایستگاه‌های شبکه خطوط قطار شهری خواهد بود.

❖ اهداف مرتبط:

- حفظ محیط زیست و دستیابی به توسعه پایدار
- حفظ یکپارچگی با ساختار شهر

❖ راهکار:

۳-۱-۱- طراح معمار باید با تحلیل و شناخت مکان و جایگاه ایستگاه، ویژگی‌های مکانی منحصر به موقعیت خاص هر ایستگاه را شناسایی کند. نمود این ویژگی‌ها در طرح معماری و فضای شهری پیرامون ایستگاه، عامل شناسایی و هویت ایستگاه خواهد بود. کیفیت فضا به نحوه پردازش ویژگی‌های مکانی خاص هر ایستگاه در طرح معماری آن بستگی دارد.

۳-۱-۲- هویت در طرح معماری و آنچه موجب تمایز و یکتایی در طرح معماری ایستگاه می‌گردد، تابع شناسایی محیط (مصنوع و طبیعی) و بالفعل ساختن عوامل بالقوه و مستتر در فضای شهری پیرامون ایستگاه است. این عوامل می‌توانند ریشه در:

- ویژگی‌های تاریخی جایگاه ایستگاه
 - ویژگی‌های کالبدی بافت پیرامون ایستگاه
 - ویژگی‌های کارکردی فضای شهری پیرامون ایستگاه
 - ویژگی‌های اجتماعی حاکم بر محیط شهری در پیرامون ایستگاه
 - روابط و سنت‌های ملی و آیینی حاکم بر منطقه شهری پیرامون ایستگاه
- داشته باشد.

۳-۱-۳- هویت معماری هر ایستگاه علاوه بر نمود ویژگی‌های مکانی خاص فضای شهری پیرامون خود از ویژگی‌های مشترک بین ایستگاه‌های یک خط (هویت یک خط) نیز برخوردار است. کیفیت فضایی خلق شده در طرح معماری باید نمودار هر دو دسته ویژگی باشد.

۳-۱-۴- فرم معماری، طرح دیوار، سقف، بازشوها، مبلمان داخلی، نحوه استفاده از نور طبیعی، نوع نورپردازی، نحوه تعامل ایستگاه با فضای شهری پیرامون آن به خصوص در ورودی‌های ایستگاه، بکارگیری نمادها در طرح معماری از اصلی‌ترین عوامل شناسایی ایستگاه‌ها و متمایز کننده طرح یک ایستگاه نسبت به سایر ایستگاه‌ها می‌باشند.

- ۱-۳-۵- سکو و ورودی‌های ایستگاه به عنوان اولین و مهمترین اجزای طرح معماری ایستگاه که مسافران از قطار و سطح شهر با آن مواجه می‌شوند، نقش موثری در تصور شهروندان از فضای معماری ایستگاه دارند و لازم است در کلیت زنجیره فضایی معماری اجزای ایستگاه از این منظر مورد توجه قرار گیرند.
- ۱-۳-۶- در صورتی که ایستگاه در محدوده بافت یا ابنیه تاریخی قرار گیرد، لازم است ملاحظات خاص و الزامات طراحی ایستگاه بر اساس فرآیند مندرج در ضابطه ۷۷۷ استخراج و در طراحی لحاظ گردد.

۴-۱- راهبرد: طراحی بر پایه نیازهای کاربران

❖ مبانی طرح موضوع:

طراحی ایستگاه قطار شهری بر پایه نیازهای کاربران آن شکل می‌گیرد و تمام تصمیم‌ها و سیاست‌گذاری‌ها بر محوریت جذب بیشتر مسافر صورت می‌پذیرد.

❖ اهداف مرتبط:

- حفظ ایمنی کاربران
- حفظ آسایش کاربران و شهروندان

❖ راهکار:

۴-۱-۱ پاسخ به نیازهای مخاطبان سیستم حمل و نقل ریلی شهری و حومه در سه سطح قابل تحقق است که عبارتند از:

- سطح اول: رضایت مخاطبان از سیستم حمل و نقل ریلی
- سطح دوم: سهولت در استفاده از سیستم حمل و نقل ریلی
- سطح سوم: لذت از سفر با سیستم حمل و نقل ریلی

نکته مهم در این سه سطح در نظر داشتن سلسله مراتب تحقق آنهاست. به عبارت دیگر سطح دوم از رضایت کاربران تنها زمانی محقق می‌گردد که تمامی ارکان سطح اول محقق شده باشد و همچنین بدون تحقق سطح دوم امکان دستیابی به سطح سوم وجود ندارد.

۴-۱-۲ سطح پایه‌ای تامین نیازهای مخاطبان سیستم حمل و نقل که لازم است در طرح‌ریزی معماری ایستگاه مورد توجه قرار گیرد شامل موارد زیر می‌گردد:

- احساس بودن در محیطی قانونمند و دارای نظامی سلسله مراتبی که در طرح‌ریزی ساختار فضایی ایستگاه نمود می‌یابد.
- احساس ایمنی که در نحوه طراحی معماری اجزای ایستگاه و رعایت الزامات و استانداردهای آن بوجود می‌آید.
- احساس آسایش که در طرح‌ریزی ظرفیت و ابعاد متناسب با تعداد مراجعان، نظام حرکتی مسافران و تامین شرایط آسایش در برابر موارد اقلیمی (در فضاهای داخلی و سایت) نمود می‌یابد.
- احساس عدالت در بهره‌برداری از امکانات شهری که با برنامه‌ریزی برای مسافران با طیف گوناگون توانایی‌های جسمی و رعایت ضوابط مربوط به کم‌توانان جسمی در طراحی نمود می‌یابد.
- احساس بودن در محیطی منظم و پاکیزه که در نوع انتخاب مصالح و فرم نازک‌کاری ایستگاه نمود می‌یابد.

۴-۱-۳ سطح دوم تامین نیازهای مسافران بر سهولت استفاده از سیستم حمل و نقل ریلی تاکید دارد. اصلی‌ترین نتیجه پاسخگویی به این سطح از نیاز شهروندان، افزایش تعداد مسافران حمل و نقل عمومی و دستیابی به بهره‌وری

بالا از سیستم حمل و نقل ریلی است. جهت تامین این سطح از خواسته‌های مسافران، حوزه مداخله طراحان و برنامه‌ریزان شهری علاوه بر ساختمان ایستگاه و محوطه پیرامون آن کل حوزه نفوذ ایستگاه و سیستم‌های حمل و نقل عمومی شهر را در بر می‌گیرد و لازم است شرایط مسافران از مبدا سفر (محل ترک اقامتگاه) تا مقصد سفر و بازگشت به مبدا مورد تحلیل و ارزیابی قرار گیرد. در این گستره آنچه به حوزه طراحی ایستگاه و محیط پیرامون آن ارتباط می‌یابد شامل موارد زیر است:

- احساس احترام که در حمایت فضای ایستگاه و محیط پیرامون آن از کاربر نمود می‌یابد. در این ارتباط لازم است تمامی تصمیم‌ها و سیاست‌گذاری‌ها در جانمایی ایستگاه و طراحی فضای معماری و فضای شهری پیرامون آن بر پایه اولویت عابر پیاده اتخاذ گردد. طراحی فضای شهری و محیط پیرامون ایستگاه بیشترین تاثیر را در جذب مخاطب از مبدا سفر دارد.
- احساس اعتماد به نفس در کاربران که با تدوین ساختاری خوانا و قابل درک در فضای معماری ایستگاه شکل می‌گیرد.
- احساس آزادی و قدرت تسلط بر محیط که در برنامه‌ریزی فیزیکی و هماهنگی ظرفیت اجزای ایستگاه با تقاضای سفر و تعداد کاربران ایستگاه نمود می‌یابد به گونه‌ای که هر کاربر بتواند بنابر توانایی‌های جسمی خود آزادانه از امکانات ایستگاه بهره جوید.
- احساس اطمینان از حمل و نقل عمومی که در یکپارچگی و هماهنگی سیستم حمل و نقل ریلی با سایر سیستم‌های حمل و نقل عمومی نمود می‌یابد.
- احساس حضور در شهر و مشارکت اجتماعی که در تحقق فضای شهری (با تمام شرایط کالبدی و اجتماعی آن) در ایستگاه و محیط پیرامون آن شکل می‌گیرد.
- احساس اهمیت به نیازهای شهروندان که در تامین کارکردهای مکمل در ایستگاه منطبق بر نیازهای حقیقی شهروندان نمود می‌یابد.
- احساس ارج و قدر در مسافران که با طراحی معماری فاخر و با ارزش‌های کیفی در فضای معماری ایستگاه همچنین اهمیت به زمان کاربران نمود می‌یابد.

۴-۴-۱- سطح نهایی تامین نیازهای مسافران در پی تحقق احساس لذت از سفر در سیستم حمل و نقل عمومی می‌باشد. تامین شرایط این سطح از رضایت‌مندی در کاربران بیشتر با طرح‌ریزی نظام بهره‌برداری مناسب از ایستگاه‌ها محقق می‌شود. مواردی نظیر تلفیق ایستگاه با زمینه‌های گوناگون هنرهای اجتماعی، رفتار کارمندان با مسافران، جلوگیری از مزاحمت‌های گوناگون برای مسافران در ایستگاه‌ها و قطار، اطلاع‌رسانی در موقعیت‌ها و زمان‌های مناسب و... از جمله این موارد می‌باشد که خارج از حیطه طراح معماری ایستگاه است.

۵-۱- راهبرد: خوانایی و شفافیت

❖ مبانی طرح موضوع:

از مهم‌ترین شاخص‌هایی که در شکل‌گیری کیفیت معماری ایستگاه موثر است، خوانایی در فضای معماری ایستگاه و در طراحی شهری محیط پیرامون آن است. خوانایی فضای ایستگاه سبب می‌گردد کاربران با درک فضا و ساختار آن با محیط پیرامون خود ارتباط برقرار کنند، جهت‌های فضای آن را درک و به آسانی مسیر خود را شناسایی کنند.

❖ اهداف مرتبط:

- حفظ آسایش کاربران و شهروندان
- حفظ یکپارچگی با ساختار شهر

❖ راهکار:

۱-۵-۱- سازماندهی فضای ایستگاه باید به گونه‌ای باشد که تا حد امکان از طرح‌ریزی مسیرهای حرکتی (افقی یا عمودی) با تغییر جهت پی‌درپی پرهیز گردد. در صورت وجود چنین مسیرهایی لازم است تمهیداتی برای خوانایی فضا اندیشیده شود تا کاربران با ادراک کلیت فضا در هر نقطه از مسیر جهات ساختاری فضای پیرامون خود را شناسایی کنند. برای مثال در صورت لزوم طرح‌ریزی پله با پاگردهای پی‌درپی، تعبیه وید و سایر امکانات دیداری یا در نظر گرفتن نقاط شاخص که کاربر بتواند در طی مسیر موقعیت خود را نسبت به آن شناسایی کند، امکان درک کلیت فضا را بوجود می‌آورد.

۲-۵-۱- در طرح‌ریزی فضای ایستگاه لازم است از بکارگیری توده و کالبدی که ساختار فضایی خنثی نسبت به جهات گوناگون بوجود می‌آورند، پرهیز گردد. کالبد شکل دهنده فضا باید به گونه‌ای طرح‌ریزی شود تا ساختار فضایی منتج از آن نسبت به جهات گوناگون ادراک فضا کشش، تاکید و شاخصه‌های متفاوتی بوجود آورند. این امر سبب می‌گردد خوانایی فضا و ادراک آن برای کاربران آسان‌تر شود و کاربر بتواند مسیرهای حرکتی خود را نسبت به نقاط شاخص در فضا شناسایی کند. برای مثال استفاده از راهروی مدور که در تمام طول خود فضایی خنثی و ساکن بوجود می‌آورد و در هر موقعیت آن نسبت کاربر با فضای پیرامون آن یکسان است و اغلب کاربران را در شناسایی جهت‌های فضا و مسیریابی دچار مشکل می‌کند، پرهیز نمود.

۳-۵-۱- لازم است ورودی ایستگاه نسبت به سایر اجزای شهری که در پیرامون آن واقع شده اعم از نمای ساختمان‌ها، مبلمان و عناصر شهری و... برتری دیداری داشته باشد و به سهولت قابل رویت باشد. در عین حال لازم است فرم و ساختار ورودی در تطابق کامل با بافت شهری پیرامون آن طرح‌ریزی گردد و در ارتقای کیفیت فضای شهری پیرامون خود نقش داشته باشد.

۴-۵-۱- توصیه می‌شود تا حد امکان ورودی‌ها در ترکیب با اجزای شهری پیرامون ایستگاه و در دنباله زنجیره فضاهای شهری پیرامون خود طرح‌ریزی شود. هدف طراحی باید یکپارچگی فضای داخل و بیرون ایستگاه باشد و مرز

مابین فضای داخلی و خارجی کم رنگ شود. ترکیب فضاهای داخلی ایستگاه با فضاهای شهری می‌تواند از دو جنبه فرم و کارکرد شامل موارد زیر گردد:

- ۱-۷-۵-۱ هماهنگی طرح کفسازی ورودی در فضاهای داخلی ایستگاه با طرح کفسازی معابر منتهی به ورودی
- ۱-۷-۵-۲ هماهنگی تناسبات فرم، نسبت پر و خالی و بازشوها در نماها، ارتفاع، مصالح، فرم سقف و خط آسمان و... با فضاهای شهری پیرامون ایستگاه
- ۱-۷-۵-۳ هماهنگی موقعیت ورودی‌ها با بافت شهری پیرامون آن به گونه‌ای که بیشترین نفوذپذیری در بافت محقق گردد.
- ۱-۷-۵-۴ هماهنگی با کاربری‌های عمومی پیرامون ایستگاه و برقراری بیشترین ارتباط ممکن و تلفیق ورودی‌ها با کاربری‌های عمومی.
- ۱-۵-۵-۵ در طرح‌ریزی سایر اجزای روی زمین ایستگاه نظیر هواکش‌ها ضمن لزوم رعایت تطابق کامل با شرایط سایت و بافت شهری پیرامون آن، توصیه می‌شود این اجزا به عنوان عناصر فرعی در زمینه دیداری شهر پنهان شوند و از تمامی ابزارهای طراحی در جهت کاهش نمود و تظاهر این اجزا در نمای شهری استفاده شود. برای کاهش تظاهرات این اجزا در سطح شهر دو راهکار پایه‌ای وجود دارد. یکی برتجمیع این عناصر در مجاورت یکدیگر و دیگری پراکنده نمودن آنها در میان سایر عناصر شهر دلالت دارد. انتخاب هر یک از این دو راهکار پایه‌ای بستگی کامل بر شرایط سایت و امکانات و محدودیت‌های محیط شهری پیرامون ایستگاه دارد.
- ۱-۵-۵-۶ لازم است در طرح معماری ایستگاه از فرم‌های نمادین و آشنا برای شهروندان در شکل‌دهی به فضا استفاده شود. استفاده از المان‌های نمادین که شهروندان فضای شهری پیرامون ایستگاه را به واسطه این نمادها شناسایی و ادراک می‌کنند، می‌تواند در افزایش خوانایی فضای معماری ایستگاه و ایجاد ارتباط بین فضای داخلی ایستگاه با محیط پیرامون موثر باشد.
- ۱-۵-۷-۷ لازم است برای خوانایی و درک فضای معماری ایستگاه‌ها بیشترین ارتباط دیداری بین فضای ایستگاه و سطح شهر به وجود آید. این امر به ویژه در سطوح زیرزمینی باعث ادراک و خوانایی فضای ایستگاه به واسطه شناسایی موقعیت آن در سطح شهر می‌گردد.
- ۱-۵-۸-۸ لازم است برای افزایش امکان درک ساختار فضا بیشترین امکانات دیداری بین سطوح مختلف آن ایجاد گردد تا کاربر با شناسایی سازماندهی فضایی ایستگاه در هر نقطه، بتواند جایگاه خود را نسبت به کلیت فضای ایستگاه شناسایی کند.
- ۱-۵-۹-۹ لازم است موقعیت تابلوهای راهنمایی در طراحی معماری ایستگاه به عنوان یکی از اجزای طرح مورد توجه قرار گیرد. موقعیت این تابلوها باید در هماهنگی کامل با طرح معماری و در زمانی که کاربر نیاز به راهنمایی برای درک ساختار فضا دارد در نظر گرفته شود. نصب بیش از اندازه تابلوها در موقعیت‌های نامناسب سبب کاهش کیفیت طرح معماری از یک سو و کاهش کارایی و تاثیرگذاری تابلوها از سوی دیگر می‌شود.

۱-۶- راهبرد: نظام حرکتی

❖ مبانی طرح موضوع:

طراحی ایستگاه قطار شهری طرح‌ریزی مجموعه‌ای از مسیرهای حرکتی است که براساس الگوی زمانی مشخص، جریان رفت و آمد کاربران را ساماندهی می‌کند. لذا کیفیت فضای معماری ایستگاه تابع عملکرد صحیح نظام حرکتی آن است.

❖ اهداف مرتبط:

- حفظ ایمنی کاربران
- حفظ آسایش کاربران و شهروندان
- حفظ یکپارچگی با سایر سیستم‌های حمل‌ونقل
- حفظ یکپارچگی با ساختار شهر

❖ راهکار:

- ۱-۶-۱- لازم است تمامی سطوح و امکانات ایستگاه برای همه کاربران با توانایی جسمی مختلف قابل دسترس باشد.
- ۱-۶-۲- لازم است طراح معماری ایستگاه تمامی حرکت‌های ممکن از نقطه شروع آن در حوزه پیرامون ایستگاه تا سکوها را تحلیل و ارزیابی نماید و بر این اساس در ساختار معماری ایستگاه کوتاه‌ترین مسیر ممکن بین مبدا و مقصد کاربران طرح‌ریزی گردد. وجود مسیرهای زائد و طولانی به خصوص در راه‌پله‌ها منجر به تضعیف شدید کارکرد نظام حرکتی در ایستگاه خواهد شد.
- ۱-۶-۳- سلسله مراتب دسترسی در نظام حرکتی ایستگاه باید براساس اولویت حرکت پیاده برنامه‌ریزی شود. در مرتبه بعدی دسترسی از سایر سیستم‌های حمل و نقل عمومی و در مرتبه آخر دسترسی وسایل حمل و نقل شخصی قرار دارد.
- ۱-۶-۴- لازم است با شناخت ویژگی‌های مخاطبان غالب ایستگاه، ظرفیت معابر به گونه‌ای طرح‌ریزی شود که شرایط آسایش مخاطب براساس ترازهای سرویس‌دهی مناسب فراهم گردد.
- ۱-۶-۵- لازم است نظام حرکتی ایستگاه به گونه‌ای باشد که تمهیدات طراحی شده علاوه بر محدوده کالبدی ایستگاه در فضای شهری پیرامون ایستگاه نیز مسافران را تحت حمایت قرار دهد. لذا حدود برنامه‌ریزی و طراحی مسیرهای حرکتی باید فراتر از ورودی‌های ایستگاه محدوده شهری پیرامون آن را نیز در بر گیرد و از رها کردن مسافران ایستگاه در محیطی آشفته در خارج از مرز کالبدی ایستگاه پرهیز گردد. در این خصوص لازم است طرح‌ریزی فضاهای پیرامون نیز توسط متولیان شهر (شهرداری و...) پیگیری شده و در نظام طراحی شهری لحاظ شود.
- ۱-۶-۶- قدم اول در طرح‌ریزی نظام حرکتی در پیرامون ایستگاه شناسایی نوع مخاطب (سواره یا پیاده) ایستگاه و نحوه دسترسی مخاطب به ایستگاه می‌باشد. سیاست‌گذاری و تعیین نوع مخاطب غالب ایستگاه براساس طرح تفصیلی

حمل و نقل ریلی و در مطالعات امکان‌سنجی ریلی صورت می‌پذیرد. لازم است طراحی مسیرهای حرکتی در ایستگاه براساس شناسایی و تامین نیازهای مخاطب غالب ایستگاه صورت پذیرد.

۱-۶-۷- لازم است سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در مکانیابی ورودی‌های ایستگاه جایگاه ورودی‌ها را در اولویت اول دسترسی در نظام حرکتی فضای شهری پیرامون آن قرار دهد. ورودی‌ها باید در نزدیک‌ترین فاصله نسبت به مراکز مولد و جاذب سفر قرار گیرند.

۱-۶-۸- نظام حرکتی حاکم بر فضاهای داخلی ایستگاه باید در امتداد و هماهنگی با نظام حرکتی حاکم در محیط شهری پیرامون آن باشد. لازم است طراح با دیدی فراتر از حدود کالبدی ایستگاه، مشخصات مسیرهای ارتباطی در حوزه پیرامون ایستگاه را ارزیابی نماید و با شناخت کاربری‌های مولد و جاذب سفر، وضعیت معابر پیرامون ایستگاه، بافت شهری در حوزه نفوذ ایستگاه و... ضمن بررسی امکانات و محدودیت‌های سایت به تفکیک حرکت سوار و پیاده نظام حرکتی پیرامون ایستگاه را طرح‌ریزی کند. این برنامه‌ریزی حداقل شامل: تعریف نظام حرکت سواره، تعریف نظام حرکت پیاده، تفکیک حرکت پیاده و سواره (نیاز به پل‌های روگذر یا زیرگذر)، نیاز به اصلاح عرض (افزایش یا کاهش) در معابر سواره و پیاده، اصلاح کیفیت فضای شهری در معابر، تعریف دسترسی‌های موضعی جدید می‌گردد.

۱-۶-۹- نظام حرکتی باید به گونه‌ای طرح‌ریزی شود که توزیع متعادل مسافران را در تمام سطوح ایستگاه به وجود آورد و مانع از تراکم جمعیت در نقطه‌ای خاص گردد.

۱-۶-۱۰- لازم است طرح معماری در مسیرهای حرکتی، معرف و هدایت‌گر شاخصه‌های حرکت در مسیر مورد نظر باشد. بر این پایه ریتم و فاصله‌بندی فضایی و تناسبات فضا در مسیرهای حرکت، نقاط مکث، نقاط تغییر جهت متفاوت خواهد بود.

۱-۶-۱۱- در ایستگاه‌های تبدیلی حمل و نقل ریلی با سایر گونه‌های حمل و نقل همگانی لازم است مسیرهای ارتباطی بین دو گونه حمل و نقل به گونه‌ای طرح‌ریزی شود که مخاطب با پیمودن کمترین مسافت بین دو سیستم حمل و نقل با آنها مرتبط گردد و در صورت نیاز برای این ارتباط مسیرهای تفکیک شده از سایر مسیرهای ورودی و خروج ایستگاه پیش‌بینی شود.

۱-۶-۱۲- طرح‌های توسعه فضاهای تجاری، تبلیغاتی و... در داخل ایستگاه باید از نظام حرکتی در ایستگاه تبعیت کنند و نباید موجب اختلال در نظام حرکتی یا تغییر در ظرفیت مسیرهای حرکتی شوند.

۱-۶-۱۳- مسیرهای منتهی به ایستگاه باید با محوریت عابر پیاده و براساس نیازها و مشخصات جاذب پیاده‌روی طرح‌ریزی شوند. اصلی‌ترین عوامل جاذب پیاده‌روی شامل موارد فیزیکی (ابعاد و ظرفیت مسیرها)، دیداری (دید و منظر)، کارکردی (کاربری‌های جاذب پیاده‌روی) و حمایت در برابر موارد اقلیمی است.

۱-۶-۱۴- در صورتی که دوچرخه به عنوان یکی از گونه‌های حمل و نقل در طرح جامع شهر شناسایی شده باشد، لازم است در مجاورت تمامی ایستگاه‌ها تمهیدات مورد نیاز برای استفاده از دوچرخه فراهم آید. در این موارد در

سلسله مراتب اولویت دسترسی به ایستگاه بعد از دسترسی عابر پیاده، دسترسی دوچرخه به ایستگاه در اولویت دوم قرار دارد. حفظ ایمنی دوچرخه‌سوار و درنظر گرفتن پارکینگ دوچرخه متناسب با تقاضای سفر در هر ایستگاه از جمله تمهیدات لازم می‌باشد.

۱-۶-۱۵- لازم است به جهت سهولت استفاده از ایستگاه و کاهش مصرف انرژی در دوران بهره‌برداری عمق یا ارتفاع سکوها (در ایستگاه‌های بالاتر از سطح زمین) تا حد امکان کاهش یابد. کاهش فاصله تراز سکو از سطح زمین اصلی‌ترین معیار در طرح‌ریزی ساختار ایستگاه است.

۱-۶-۱۶- در ایستگاه‌های زیرسطحی و بالاتر از سطح زمین که در سطح زمین آسانسور دارند، توصیه می‌شود مجموعه ورودی و آسانسور در قالب یک ساختمان طرح‌ریزی شود. در این حالت لازم است مسیر دسترسی به آسانسور به صورت مستقل از مسیر حرکتی پله‌ها طراحی شود و از اختلال حرکت میان این دو مسیر پرهیز گردد.

۱-۶-۱۷- نظام حرکتی در ایستگاه‌ها باید به گونه‌ای طرح‌ریزی شود که از انتقال مسیرهای حرکتی به داخل سکوها پرهیز به عمل آید. این امر به خصوص در ایستگاه‌های تقاطعی اهمیت می‌یابد.

۱-۶-۱۸- برنامه‌ریزی برای مسیرهای حرکتی دو جهت باید به گونه‌ای باشد که هر مسافر در سمت راست مسیر حرکتی خود حرکت کند. این موضوع در جانمایی کاربری‌ها، جهت حرکت پله‌های برقی، دروازه‌های کنترل بلیت و موقعیت آسانسورها تاثیرگذار است. برای مثال در ارتباط با موضوع جانمایی کاربری‌ها لازم است موقعیت اتاق یا دستگاه‌های فروش بلیت در سالن بلیت در سمت راست مسافران وارده شونده به ایستگاه تعبیه گردد.

۱-۶-۱۹- لازم است طرح‌ریزی نظام حرکتی ایستگاه به گونه‌ای باشد که همواره کمترین مسافت دسترسی به اجزای ایستگاه به کم‌توانان جسمی اختصاص یابد.

- در برخی الگوهای طرح‌ریزی ایستگاه نظام حرکتی مستلزم عبور از سکو به صورت زیرگذر یا روگذر از تراز ریل است. انتخاب میان عبور به صورت زیرگذر یا روگذر تابع عوامل زیر است:

- تراز ریل نسبت به موقعیت سالن بلیت و توپوگرافی بستر طرح بر نحوه عبور از سکو تاثیرگذار است. به طور کلی مسیرهای حرکتی باید به گونه‌ای باشند که برای عبور از خط ریلی کمترین مساحت افقی و عمودی طی گردد. لذا موقعیت نقطه شروع مسیر نسبت به تراز ریل که تابع تراز سالن بلیت یا ورودی ایستگاه است بر انتخاب طراح میان زیرگذر یا روگذر تاثیرگذار است.

- در برخی مناطق محدودیت‌های شهری نظیر حفظ خط دیداری نمای شهر مانع از بکارگیری روگذر می‌شود.
- در موقعیت‌هایی که احتمال سیل و آب گرفتگی وجود دارد، اولویت با طرح‌ریزی روگذر می‌باشد.

- مواردی که لازم است در طرح‌ریزی زیرگذر مورد توجه قرار گیرد عبارتند از:

- طرح‌ریزی زیرگذر موجب عمیق‌تر شدن عمق تاسیسات جمع‌آوری فاضلاب ایستگاه می‌گردد.
- در طرح‌ریزی زیرگذر لازم است از طراحی نقاط کور که از دید عمومی مخفی است پرهیز گردد و تا حد امکان چرخش و تغییر زاویه در مسیر زیرگذر کاهش یابد به گونه‌ای که نقاط ابتدا و انتهای زیرگذر قابل دید باشد.

- مسیرهای زیرگذر باید در شبیه‌سازی تخلیه اضطراری ایستگاه مورد توجه قرار گیرند و در تعیین دورترین مسافر نسبت به فضای امن ارزیابی شوند.
- مواردی که لازم است در طرح‌ریزی روگذر (عبور از خط ریلی) مورد توجه قرار گیرند عبارتند از:
 - حریم قطار مشخص کننده ارتفاعی است که روگذر می‌تواند تعبیه گردد. در صورتیکه برق‌رسانی به قطار از نوع بالاسری باشد حریم‌های کابل تامین انرژی قطار نیز بر تراز قرارگیری روگذر تاثیرگذار است.

۷-۱- راهبرد: طراحی براساس عوامل زیست محیطی

❖ مبانی طرح موضوع:

کیفیت در فضای معماری آنگاه شکل می‌گیرد که طرح معماری برآمده از ویژگی‌های مکانی جایگاه آن باشد. ویژگی‌های اقلیمی از جمله مشخصات ساختاری مکانی است که معماری در آن طرح‌ریزی می‌شود و کیفیت طرح تابع هماهنگی آن با شرایط محیطی است.

❖ اهداف مرتبط:

- حفظ محیط زیست و دستیابی به توسعه پایدار
- حفظ یکپارچگی با ساختار شهر

❖ راهکار:

۱-۷-۱- گیاهان مورد استفاده در محوطه ایستگاه‌ها باید از نوع بومی و هماهنگ با ویژگی‌های زیست محیطی مکان ایستگاه باشد.

۱-۷-۲- لازم است در محوطه ایستگاه از کاشت چمن و سایر گیاهانی که نیازمند حجم زیاد آب است، پرهیز گردد.

۱-۷-۳- در ایستگاه‌هایی که محوطه فضای سبز دارند، لازم است مقدار کاشت گیاهان متناسب با ظرفیت آبیاری محوطه باشد و از استفاده آب شرب و منابع آب زیرزمینی پرهیز گردد. استفاده از منابع آب زیرزمینی صرفاً در صورت کسب مجوز از سازمان‌های متولی بلامانع است.

۱-۷-۴- در مکان‌یابی ایستگاه و همچنین طرح‌ریزی ساختار معماری آن لازم است متولیان سیاست‌گذاری و تصویب طرح‌ها از ایده‌ها و طرح‌هایی که در جهت حمایت از محیط زیست مطرح می‌شوند، حمایت کنند. از جمله مواردی که لازم است در طرح‌ریزی ساختار معماری ایستگاه مورد توجه طراحان و متولیان تصویب طرح‌ها قرار گیرد عبارتست از:

- استفاده حداکثر از جریان طبیعی هوا و بهره‌گیری از نور طبیعی
- توجه به جهت تابش و سایه‌اندازی در اجزای بیرون از سطح زمین

۱-۷-۵- براساس شرایط حاکم بر اقلیم مناطق مختلف کشور لازم است در طرح معماری به حفظ شرایط آسایش کاربران به خصوص در بخش‌های همسطح زمین، محوطه اطراف ایستگاه‌ها و مسیرهای دسترسی به ایستگاه توجه شود تا مخاطبان بیشتری جذب سیستم حمل و نقل همگانی شوند. این موارد اغلب شامل حمایت در برابر تابش خورشید، حمایت در برابر گرما و رطوبت، حمایت در برابر بارش و حمایت در برابر باد است.

۱-۷-۶- در مناطقی که براساس شرایط اقلیمی نیازمند حمایت از مسافران در برابر تابش آفتاب می‌باشند، لازم است در استفاده از مصالحی در کف‌سازی که منجر به بازتابش نور می‌گردد، پرهیز به عمل آید.

- ۷-۷-۱- کنترل صدا و پژواک ناشی از حرکت قطار و استفاده از سطوح جاذب صوت در مسیرهای همسطح و بالاتر از سطح زمین ضروری است.
- ۸-۷-۱- در طراحی ورودی‌ها باید از نور طبیعی بیشترین استفاده به عمل آید و تا حد ممکن دامنه نفوذ نور در سطوح داخلی ایستگاه توسعه یابد.
- ۹-۷-۱- براساس جهت‌گیری پیاده‌روها در محوطه ایستگاه، لازم است موقعیت کاشت درختان به گونه‌ای باشد که در تابستان سایه‌اندازی مناسبی بر مسیرهای حرکتی داشته باشند و در زمستان امکان نورگیری پیاده‌روها را فراهم آورند.
- ۱۰-۷-۱- در انتخاب مصالح ایستگاه لازم است دوام مصالح در دوران بهره‌برداری نیز مورد توجه قرار گیرد.

۸-۱- راهبرد: آثار هنری در طرح معماری ایستگاه

❖ مبانی طرح موضوع:

اغلب ایستگاه‌های قطار شهری، آثاری از هنرهای تجسمی را در خود جای می‌دهند. بکارگیری هدفمند این آثار در هماهنگی با طرح معماری موجب افزایش کیفیت فضای ایستگاه خواهد شد.

❖ اهداف مرتبط:

- حفظ آسایش کاربران و شهروندان
- حفظ یکپارچگی با ساختار شهر

❖ راهکار:

۸-۱-۱ لازم است در طراحی معماری موقعیت مناسب آثار هنری و ویژگی‌های دیداری این آثار (نظیر ابعاد، رنگ، جهت و زاویه دید و فاصله ناظر و...) در هماهنگی کامل با ویژگی‌های معماری فضایی که آثار هنری در آن قرار می‌گیرند (نظیر هماهنگی با فضای مکث یا فضای حرکت، نحوه نورپردازی، نوع نازک‌کاری پیرامون آثار هنری و...) تدوین گردد. عدم هماهنگی میان ویژگی‌های دیداری آثار هنری با جایگاه آنها و ویژگی‌های طرح معماری ایستگاه موجب تضعیف هر دو خواهد شد.

۸-۱-۲ توصیه می‌شود هنرهای تصویری در ایستگاه با مضامین برگرفته از شاخصه‌های محلی و مکانی جایگاه ایستگاه بکار گرفته شود. این امر موجب ارتقای هویت معماری و عامل شناسایی ایستگاه می‌شود همچنین بکارگیری آثار هنری با مضامین برگرفته از موقعیت مکانی ایستگاه می‌تواند موجب تقویت هویت فضای شهری در محیط پیرامون ایستگاه گردد و ایستگاه قطار شهری با کارکردی عمومی و روزمره عامل ارتباط شهروندان و فضای شهری خواهد شد.

۸-۱-۳ لازم است جایگاه آثار هنری به گونه‌ای باشد که احتمال تخریب آثار به حداقل برسد.

فصل ۲

**طرح‌ریزی ابعاد و ظرفیت اجزا در
ایستگاه‌های قطار شهری و حومه‌ای**

۱-۲- کلیات

- کارایی اجزای ایستگاه پیامد طرح‌ریزی ابعاد و ظرفیت متناسب با تعداد مسافران ایستگاه است به گونه‌ای که فضای ایستگاه بتواند شرایط آسایش و ایمنی مسافران را تامین کند. به طور کلی ابعاد و ظرفیت اجزای ایستگاه با دو هدف طراحی می‌شود.
 - حفظ شرایط آسایش مسافران در شرایط بهره‌برداری عادی
 - حفظ ایمنی مسافران در شرایط بهره‌برداری اضطراری
- در شرایط اضطراری هدف اصلی انتقال مسافران به فضای امن است. لذا در این وضعیت آسایش و راحتی مسافران در نظر گرفته نمی‌شود و حداکثر ظرفیت اجزا ملاک عمل است اما در شرایط بهره‌برداری عادی حفظ آسایش مسافران اصلی‌ترین عامل در برنامه‌ریزی است. به این دلیل برنامه‌ریزی فیزیکی ایستگاه تحت شرایط عادی و اضطراری می‌تواند نتایج کاملاً متفاوتی به وجود آورد و هر کدام از این دو شرایط می‌توانند الزامات فضایی متفاوتی در نقاط خاصی از ایستگاه به همراه داشته باشد. لذا لازم است در معماری ایستگاه و طرح‌ریزی ابعاد و ظرفیت اجزای طرح الزامات هر دو شرایط در نظر گرفته شود. در این فصل الزامات و روش طرح‌ریزی ابعاد و ظرفیت اجزای طرح در شرایط عادی بهره‌برداری توصیف می‌شود و در فصل هفتم الزامات و شرایط طرح‌ریزی ابعاد و ظرفیت اجزا در شرایط اضطراری عنوان می‌گردد.
- بیشترین تفاوت در طرح‌ریزی ابعاد ایستگاه در شرایط عادی و اضطراری در ایستگاه‌هایی به وجود می‌آید که در شرایط عادی تعداد مسافران وارد شونده و خارج شونده از ایستگاه (پیاده شده از قطار) اندک است اما تعداد مسافران داخل قطار زیاد است. به عبارت دیگر در ایستگاه‌هایی که تعداد مسافران داخل قطار قبل از ورود به ایستگاه زیاد است و در ایستگاه مفروض نیز تعداد اندکی سوار قطار می‌شوند یا از آن پیاده می‌شوند. بیشترین اختلاف و تمایز در طرح‌ریزی ابعاد و الزامات ایستگاه در دو شرایط عادی و اضطراری به وجود می‌آید.
- تمامی اجزای ایستگاه می‌توانند در هر دو شرایط عادی و اضطراری کارایی داشته و در الگوی حرکت در شرایط عادی و الگوی تخلیه در شرایط اضطراری نقش داشته باشند. لذا در طرح‌ریزی معماری ایستگاه برای کاهش هزینه‌های طرح لازم است حداکثر همپوشانی میان دو الگوی مورد اشاره مدنظر قرار گیرد. اغلب تغییر در ابعاد و ظرفیت اجزای طرح در الگوی طرح‌ریزی شده در شرایط عادی یا اضطراری تاثیر مستقیم بر نتایج الگوی دیگر دارد و لذا ضروری است در هر برنامه‌ریزی برای ظرفیت اجزای طرح هر دو شرایط عادی و اضطراری مورد توجه قرار گیرد.
- در طرح‌ریزی ظرفیت اجزای ایستگاه لازم است میان اجزای مختلف طرح هماهنگی وجود داشته باشد و کلیت طرح ایستگاه مورد توجه قرار گیرد. افزایش یا کاهش ظرفیت در یک جزء می‌تواند تاثیر مستقیم بر شرایط تامین آسایش یا حفظ ایمنی در سایر اجزا داشته باشد و لذا هرگونه تغییر در ظرفیت اجزا تنها در صورتی می‌تواند به

وجود آید که برمبنای سیاست‌گذاری یا برنامه‌ریزی خاص در طراحی کلیت ایستگاه توصیه گردد و تاثیرات آن بر سایر اجزای ایستگاه مورد ارزیابی قرار گیرد.

۲-۲- طرح‌ریزی ابعاد ایستگاه در شرایط بهره‌برداری عادی براساس ترازهای سرویس‌دهی

با توجه به اینکه هدف اصلی در طرح‌ریزی ابعاد ایستگاه در شرایط بهره‌برداری عادی حفظ آسایش مسافران است. طرح‌ریزی ابعاد و ظرفیت اجزای ایستگاه برمبنای تراز سرویس‌دهی روش کارآمدی است. در این روش آسایش کاربر در فضا براساس سرانه سطح اختصاص یافته به وی طبقه‌بندی شده است و مواردی نظیر: توانایی انتخاب آزادانه جهت حرکت، توانایی حرکت با سرعت دلخواه (توانایی عبور از مجاور کاربرانی که با سرعت کمتر حرکت می‌کنند)، توانایی عبور از یک بخش پر تراکم، توانایی عبور بر خلاف جریان حرکت غالب و عبور بدون برخورد با سایر مسافران تعریف می‌گردد. سطح اختصاص یافته به هر نفر و شرایط آسایشی که به تبع آن برای مسافران طرح‌ریزی می‌گردد در شش طبقه دسته‌بندی شده است که به ترتیب از تراز سرویس‌دهی A تا F مشخص می‌گردد. تراز سرویس‌دهی A نشان‌دهنده آزادانه‌ترین شرایط و تراز سرویس‌دهی F نمایشگر نامطلوب‌ترین و محدودترین شرایط آسایش است. هر چه از تراز A به سمت تراز F پیش برویم شرایط آسایش کاهش یافته اما با افزایش تراکم ظرفیت اجزا افزایش می‌یابد.

• ترازهای سرویس‌دهی در فضاهای حرکتی

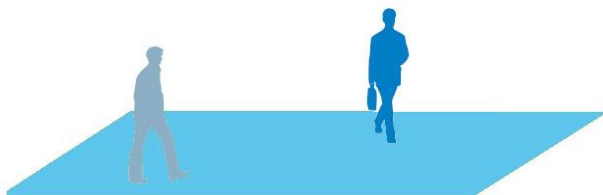
Level of Service A

عابرین سرعت حرکت خود را آزادانه اختیار می‌کنند و برخوردی بین عابرین وجود ندارد.



Level of Service B

عابرین سرعت حرکت خود را آزادانه اختیار می‌کنند. از حضور یکدیگر آگاه هستند و نسبت به یکدیگر واکنش نشان می‌دهند.



Level of Service C

عابرین سرعت حرکت خود را آزادانه اختیار می‌کنند. جریان عبور یک‌طرفه به آسانی برقرار می‌گردد. در جریان‌های دو طرفه و چند طرفه کمی برخورد بین عابرین به وجود می‌آید.



Level of Service D

آزادی عابرین برای انتخاب سرعت محدود می‌گردد. برخورد عابرین در جریان‌های متقابل (دو و چند طرفه) زیاد می‌گردد.



Level of Service E

سرعت حرکت و عبور برای همه محدود می‌گردد. حرکت رو به جلو با گام‌های کوتاه میسر است. جریان‌های حرکتی متقابل تنها با برخوردهای بسیار بین مسافران مقدور می‌باشد و میزان رفت و آمد در گذرگاه به ظرفیت خود می‌رسد.

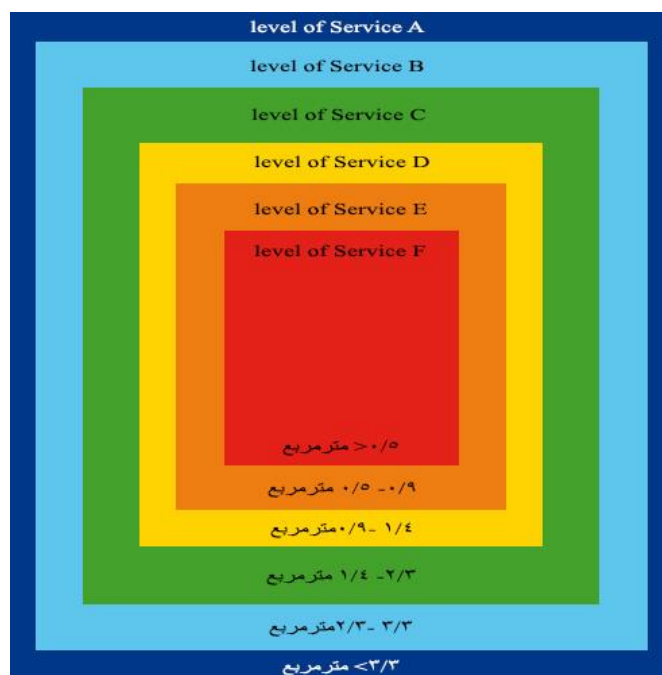


Level of Service F

سرعت حرکت عابرین بسیار محدود است. برخوردهای بین عابرین غیرقابل اجتناب می‌باشد. حرکت در جهت‌های متقابل تقریباً ناممکن است و نرخ جریان عبور ثابت نیست و غیرقابل پیش‌بینی می‌باشد.



شکل ۲-۱- تراز سرویس‌دهی در فضاهای حرکتی



شکل ۲-۲- سطح مورد نیاز برای هر نفر در ترازهای سرویس‌دهی حرکتی

جدول ۱-۲- تراز سرویس‌دهی در فضاهای حرکتی

تراز سرویس‌دهی	سطح مورد نیاز (مترمربع / نفر)	متوسط سرعت (متر / دقیقه)	نرخ عبوری در واحد عرض (نفر / متر / دقیقه)
A	≥ 3.3	۷۹	۰ - ۲۳
B	$2.3 - 3.3$	۷۶	۲۳ - ۳۳
C	$1.4 - 2.3$	۷۳	۳۳ - ۴۹
D	$0.9 - 1.4$	۶۹	۴۹ - ۶۶
E	$0.5 - 0.9$	۴۶	۶۶ - ۸۲
F	< 0.5	< 46	متغیر

• ترازهای سرویس‌دهی در فضاهای انتظار



Level of Service A

ایستادن به آسانی مقدور می‌باشد. حرکت در بین افراد ایستاده به صورت آزاد و بدون مختل کردن حرکت دیگران مقدور است.



Level of Service B

سطح ایستادن کمی محدود می‌گردد. در زمان حرکت در بین افراد ایستاده می‌توان از برخورد بین افراد اجتناب کرد.



Level of Service C

ایستادن و حرکت در بین افراد بدون مختل کردن دیگران مقدور است. این تراکم هنوز تأمین کننده راحتی مسافران هنگام ایستادن می‌باشد.



Level of Service D

ایستادن بدون تماس با دیگران ممکن نیست. حرکت از بین افراد ایستاده محدود می‌گردد و حرکت رو به جلو فقط به صورت حرکت جمعی ممکن است. ایستادن در چنین شرایطی فقط در زمان‌های کوتاه تأمین کننده راحتی مسافران می‌باشد.



Level of Service E

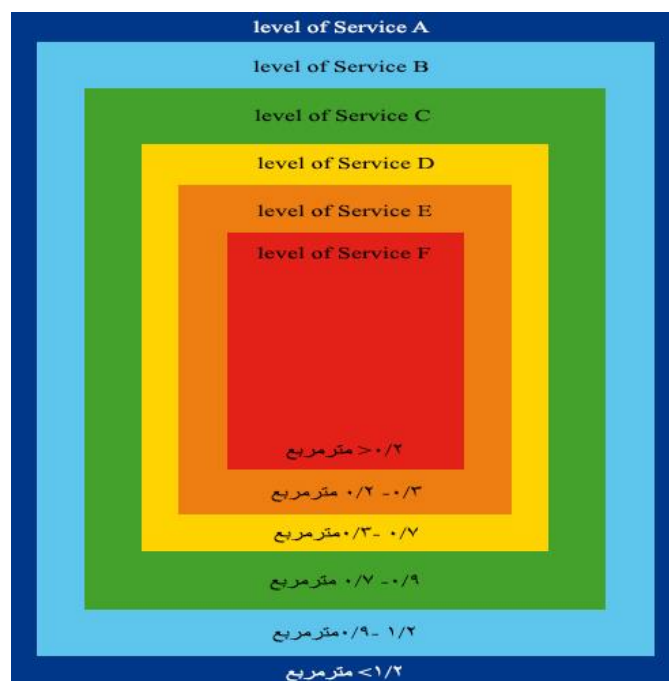
برخورد بین افراد ایستاده غیرقابل اجتناب است. حرکت در بین افراد ایستاده ممکن نیست. ایستادن در چنین شرایطی همراه با آسایش نیست و فقط در یک زمان کوتاه قابل تحمل است.



Level of Service F

برخورد بین افراد در نهایت ممکن می‌باشد ایستادن در این شرایط در بدترین سطح آسایش می‌باشد. حرکت در بین افراد ایستاده به هیچ وجه ممکن نیست.

شکل ۲-۳- تراز سرویس‌دهی در فضاهای انتظار



شکل ۲-۴- متوسط سطح مورد نیاز برای هر نفر در ترازهای سرویس‌دهی در فضاهای انتظار

جدول ۲-۲- تراز سرویس‌دهی در فضاهای انتظار

تراز سرویس‌دهی	متوسط سطح مورد نیاز (مترمربع / نفر)	متوسط سطح بین افراد (متر)
A	$\geq 1/2$	$\geq 1/2$
B	$0/9 - 1/2$	$1/1 - 1/2$
C	$0/7 - 0/9$	$0/9 - 1/1$
D	$0/3 - 0/7$	$0/6 - 0/9$
E	$0/2 - 0/3$	$< 0/6$
F	$< 0/2$	متغیر

۲-۲-۱- تراز سرویس‌دهی در اجزای مختلف ایستگاه

تراز سرویس‌دهی در اجزای مختلف ایستگاه مطابق جدول (۲-۳) می‌باشد:

جدول ۲-۳- تراز سرویس‌دهی در اجزای مختلف ایستگاه

تراز سرویس دهی مناسب در شرایط نرمال		نام فضا
۰ ۱.۲۱ ۰.۹۳ ۰.۶۵ ۰.۲ ∞ A B C D E مسافر/متر/دقیقه سکوها (۰.۹۳/متر مربع برای هر مسافر) سالن فروش بلیت (۱ متر مربع برای هر مسافر)	متر مربع هر مسافر	سالن فروش بلیت و سکو
۰ ۲۳ ۳۳ ۴۹ ۶۶ ۸۲ ∞ A B C D E F مسافر/متر/دقیقه راهروی یک جهته ۵۰ (نفر/متر/دقیقه) راهروی دوجته ۴۰ (نفر/متر/دقیقه)	مسافر/متر/دقیقه	راهروها
۰ ۱۶ ۲۳ ۳۳ ۴۳ ۵۶ ∞ A B C D E F مسافر/متر/دقیقه راه پله یک جهته ۴۰ (نفر/متر/دقیقه) راه پله دو جهته ۳۰ (نفر/متر/دقیقه)	مسافر/متر/دقیقه	راه پله‌ها
۹۰ نفر در دقیقه		پله برقی‌ها

- در ایستگاه‌هایی که در مجاورت مراکز و کاربری‌های پرجمعیت شهری (نظیر ورزشگاه، مراکز مدنی و مذهبی) قرار گرفته‌اند و در هنگام بهره‌برداری از کاربری‌های شهری مورد اشاره مخاطبان آنها بصورت مستقیم بر ایستگاه تاثیرگذار می‌باشند تراز سرویس‌دهی در اجزای ایستگاه در زمان بهره‌برداری از مجموعه‌های شهری مورد اشاره مطابق جدول (۴-۲) می‌باشد:

جدول ۴-۲- تراز سرویس‌دهی در ایستگاه‌های مجاور کاربری‌های پرجمعیت شهری

گونه ایستگاه از نظر بهره‌برداری						ایستگاه
شرایط عادی بهره برداری		بهره‌برداری از کاربری‌های ویژه در زمان‌های کمتر از ۳ روز اتفاق می‌افتد		بهره‌برداری از کاربری‌های ویژه در زمان‌های بیش از ۳ روز اتفاق می‌افتد		
تراز سرویس‌دهی	معیار کمی	تراز سرویس‌دهی	معیار کمی	تراز سرویس‌دهی	معیار کمی	
C	۰/۸ (مترمربع برای هر نفر)	E	۰/۲۸ (مترمربع برای هر نفر)	D	۰/۴۵ (مترمربع برای هر نفر)	سالن فروش بلیت
D	۵۰ (نفر / متر/دقیقه)	E	۸۰ (نفر / متر/دقیقه)	D	۶۵ (نفر / متر/دقیقه)	راهروها با یک جهت حرکت
C	۴۰ (نفر / متر/دقیقه)	E	۶۵ (نفر / متر/دقیقه)	D	۵۰ (نفر / متر/دقیقه)	راهروها با دو جهت حرکت
D	۳۵ (نفر / متر/دقیقه)	E	۴۳ (نفر / متر/دقیقه)	E	۴۳ (نفر / متر/دقیقه)	راه‌پله با یک جهت حرکت
C	۲۸ (نفر / متر/دقیقه)	E	۴۳ (نفر / متر/دقیقه)	D	۳۵ (نفر / متر/دقیقه)	راه‌پله با دو جهت حرکت
	۱۰۰ (نفر در دقیقه)		۱۲۰ (نفر در دقیقه)		۱۱۰ (نفر در دقیقه)	پله‌برقی
C	۰/۹۳ (مترمربع برای هر نفر)	E	۰/۲۸ (مترمربع برای هر نفر)	D	۰/۴۵ (مترمربع برای هر نفر)	سکو

۲-۳- روش‌های مکمل در طرح ریزی ظرفیت اجزای ایستگاه

طرح ریزی ابعاد و ظرفیت اجزای ایستگاه بر مبنای سطح اختصاص یافته به هر کاربر (روش تراز سرویس‌دهی) روش پایه برای محاسبه ابعاد و ظرفیت مورد نیاز در ایستگاه می‌باشد اما با توجه به شرایط خاص هر ایستگاه و یا ویژگی‌های اجزای ایستگاه، روش‌های مکمل نیز می‌تواند ملاک عمل قرار گیرد که در ادامه توصیف می‌گردد.

• روش ارزیابی نسبت تقاضا به ظرفیت

این روش برای ارزیابی برخی از اجزای ایستگاه که کارکرد آنها وابسته به ماشین است کارایی دارد و نسبت به روش تراز سرویس‌دهی ارزیابی مناسب‌تری برای تحلیل عملکرد پله‌های برقی، آسانسورها و دستگاه کنترل بلیت به دست می‌دهد. در این روش نسبت کاربران به ظرفیت طراحی دستگاه مورد نظر محاسبه و در صورتی که عدد حاصل بالاتر از یک باشد، ظرفیت عنصر مورد نظر کمتر از تقاضای پیش‌بینی شده برای آن می‌باشد.

نکته حائز اهمیت در این روش تفکیک ظرفیت اسمی یا نهایی دستگاه از ظرفیت طراحی آن می‌باشد و آنچه مورد محاسبه قرار می‌گیرد ظرفیت طراحی است که نمایانگر حداکثر تعداد کاربر دستگاه با در نظر گرفتن راحتی و آسایش کاربر است.

در مورد دستگاه‌های کنترل بلیت ظرفیت طراحی علاوه بر مشخصات دستگاه تابع نظام اخذ کرایه نیز می‌باشد و دستگاه‌های مشابه در نظام‌های متفاوت اخذ کرایه کارایی متفاوتی دارند.

• محاسبه زمان تخلیه

این روش در ارزیابی کارایی سکو مورد استفاده قرار می‌گیرد. مسافرانی که از سطح شهر به ایستگاه می‌آیند (مسافران وارد شونده به ایستگاه) اغلب به صورت مداوم و مستمر وارد سطح سکو می‌شوند اما مسافرانی که از قطار وارد سکو می‌شوند (مسافران خارج شونده از ایستگاه) به صورت مقطعی و براساس سرفاصله ورود قطار به سکو وارد سطح سکو می‌گردند. عناصری که ارتباط سکوی ایستگاه و سایر بخش‌ها را تامین می‌کنند باید بتوانند موج ضربه‌ای ورود مسافران از قطار به سکو را در زمانی مشخص از سکو تخلیه کنند.

در طرح ریزی ظرفیت و ابعاد سکو این ویژگی که سکو اولین عنصری از ایستگاه است که در معرض مسافران پیاده شونده از قطار قرار دارد، مستلزم تحلیل و ارزیابی بیشتر است که با بررسی زمان تخلیه سکو صورت می‌گیرد. سایر اجزای ایستگاه تابع ظرفیت عناصر خروجی از سکو می‌باشند و در معرض موج مسافران پیاده شونده از قطار قرار نمی‌گیرند.

به عنوان یک اصل پایه‌ای لازم است تمام مسافران پیاده شونده از قطار تا قبل از رسیدن قطار بعدی سکو را ترک کرده باشند. به عبارت دیگر لازم است همواره زمان تخلیه سکو کمتر از سرفاصله اعزام قطار (Headway) باشد.

$$(t) \text{ زمان سرفاصله اعزام قطار (HW)} \leq \frac{(P) \text{ تعداد مسافران پیاده شونده}}{(P/t) \text{ مجموع ظرفیت عناصر خروج از سکو}}$$

در ایستگاه‌هایی که سرفاصله ورود قطارها (HW) زیاد است، انطباق زمان تخلیه سکو با سرفاصله اعزام قطار مناسب نیست و شرایط آسایش مسافر را تامین نمی‌کند. در این ایستگاه‌ها لازم است زمان تخلیه سکو براساس سطح آسایشی که به عنوان خواسته و الزامات طراحی از طرف کارفرما اعلام می‌گردد، مشخص شود.

به طور معمول این زمان در شرایط عادی بهره‌برداری ۶۰ ثانیه و برای شرایط ناشی از دست رفتن یک سرفاصله ورود قطار (Degraded) ۹۰ ثانیه در نظر گرفته می‌شود.

در صورتیکه عناصر خروجی از سکو دارای مقاصد متفاوتی هستند برای مثال در زمانی که این عناصر مستقیماً با بخش‌های مختلفی از شهر مرتبط می‌گردند لازم است تمایل مسافران به استفاده از هر یک از عناصر خروجی تحلیل شود و در صورتیکه مسافران بیشتری از یک عنصر خروجی استفاده می‌کنند لازم است ظرفیت آن عنصر ملاک عمل در محاسبه زمان تخلیه سکو باشد.

۴-۲- حداقل فواصل بین اجزای ایستگاه

- برای بهینه‌سازی جریان عبور مسافران در اجزای مختلف ایستگاه لازم است این اجزا نسبت به هم فاصله مناسبی داشته باشند این فاصله با هدف تطابق کاربران با فضاهایی که از آن عبور می‌کنند و تصمیم‌گیری و انتخاب جهت حرکت در نظر گرفته می‌شود.
- لازم است در طرح‌ریزی فواصل بین اجزای ایستگاه نظیر پله برقی‌ها، پیاده‌روهای متحرک و دروازه‌های کنترل بلیت طول ثابت ۲ متر به عنوان پیش فضا در نظر گرفته شود. به این طول بر مبنای شمار مسافران ایستگاه در ساعت اوج طول متغیری بین ۴ تا ۱۰ متر مطابق جداول ۲-۵ و ۲-۶ افزوده می‌شود.

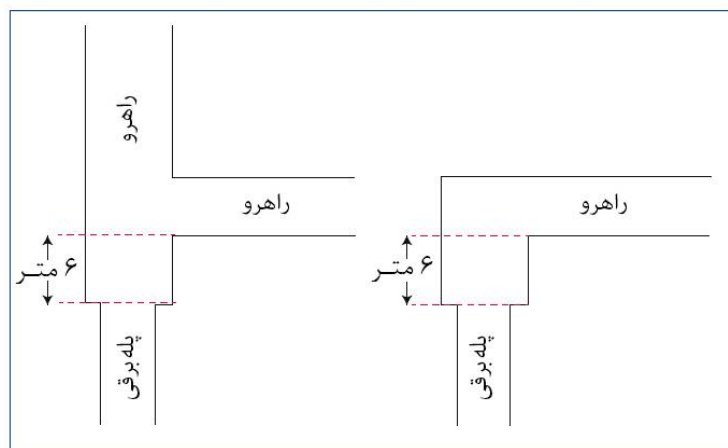
جدول ۲-۵- حداقل فواصل بین اجزای مسیرهای با یک جهت حرکت

فضای حداقل فواصل	حداقل فاصله لازم
از پله برقی تا دروازه‌های کنترل بلیت	۸ تا ۱۲ متر
از دروازه‌های کنترل بلیت تا پله برقی (هنگامی که نسبت تعداد دروازه‌ها به هر پله برقی کمتر یا مساوی ۴ باشد)	۶ متر
از دروازه‌های کنترل بلیت تا پله برقی (هنگامی که نسبت تعداد دروازه‌ها به هر پله برقی بیش از ۴ باشد)	۸ تا ۱۲ متر
از دروازه‌های کنترل بلیت تا پیاده رو متحرک (هنگامی که نسبت تعداد دروازه‌ها به هر پیاده رو متحرک کمتر یا مساوی ۴ باشد)	۶ متر
از دروازه‌های کنترل بلیت تا پیاده رو متحرک (هنگامی که نسبت تعداد دروازه‌ها به هر پیاده رو متحرک بیش از ۴ باشد)	۸ تا ۱۲ متر
از پیاده رو متحرک تا دروازه‌های کنترل بلیت	۸ تا ۱۲ متر

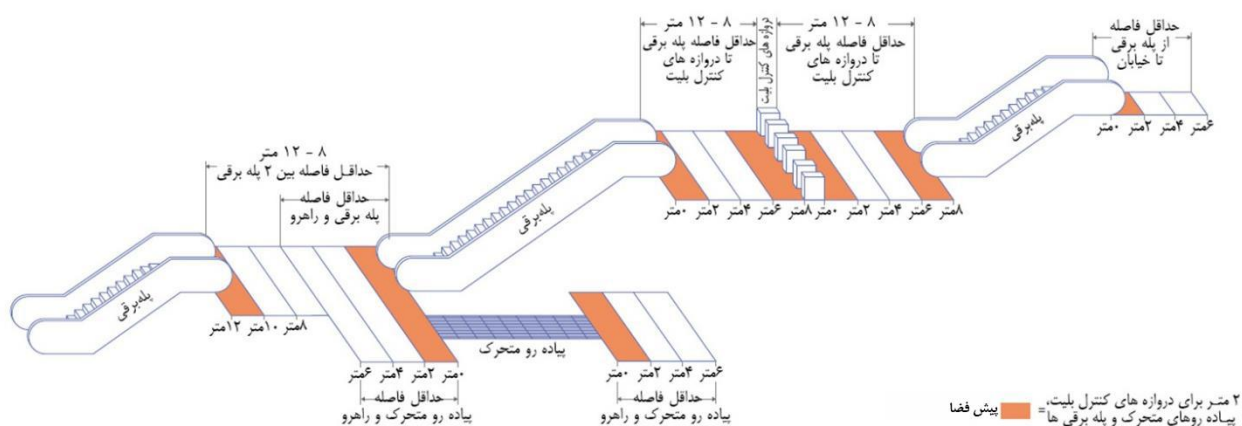
جدول ۲-۶- حداقل فواصل بین اجزا برای مسیرهای با دو جهت حرکت

فضای حداقل	حداقل فاصله لازم
از یک پله برقی تا پله برقی بعدی	۸ تا ۱۲ متر
از پله برقی تا راهرو	۶ متر
از پله برقی تا پله ثابت	۶ تا ۱۰ متر
از پله برقی تا خیابان	۶ متر
از دروازه‌های کنترل بلیت تا راهرو	۴ متر
از دروازه‌های کنترل بلیت تا سکو	۴ متر
از دروازه‌های کنترل بلیت تا خیابان	۶ متر
از پیاده رو متحرک تا پله برقی	۸ تا ۱۲ متر
از پیاده رو متحرک تا راهرو	۶ متر
از پیاده رو متحرک تا پیاده رو متحرک بعدی	۸ تا ۱۲ متر
از پیاده رو متحرک تا راه‌پله	۶ تا ۱۰ متر
از پیاده رو متحرک تا خیابان	۶ متر
از راه‌پله تا دروازه‌های کنترل بلیت	۶ تا ۱۰ متر
از راه‌پله تا راهرو	۴ متر
از راه‌پله تا سکو	۴ متر
از راه‌پله تا خیابان	۴ متر
از در آسانسور تا راهرو	۲/۵ متر
از راه‌پله تا پاگرد	۲/۵ متر

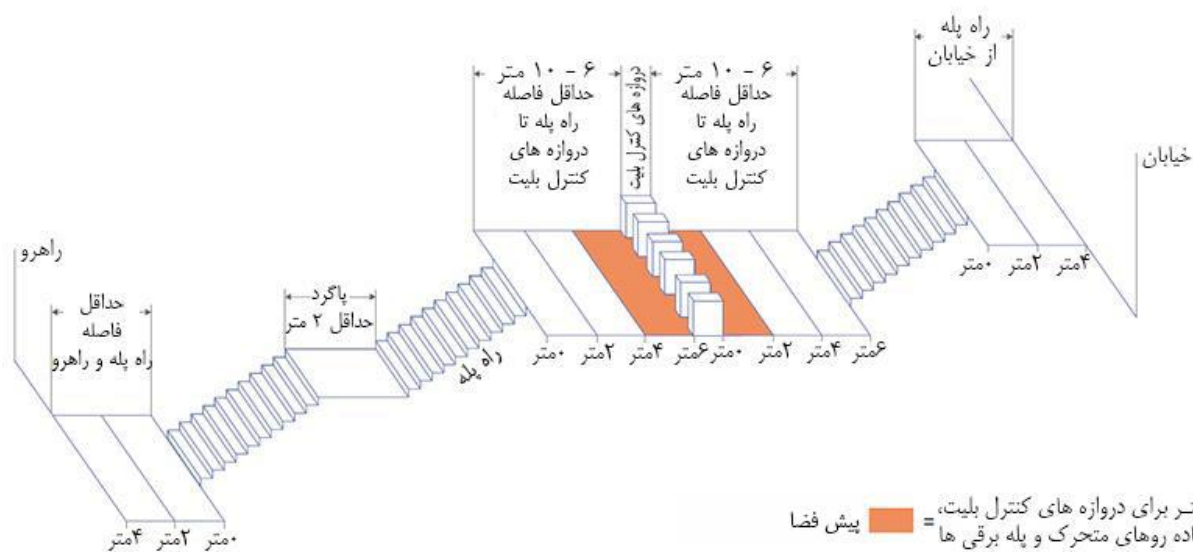
- در جداول (۲-۵) و (۲-۶) در شرایطی که جریان عبوری مسافران در ساعت اوج کمتر از ۱۰۰۰ نفر باشد عدد کوچک‌تر ملاک عمل خواهد بود.
- در جداول (۲-۵) و (۲-۶) در شرایطی که جریان عبور مسافران در ساعت اوج بیش از ۳۰۰۰ نفر باشد عدد بزرگ‌تر ملاک عمل می‌باشد.
- لازم است فضای حداقل بین اجزای ایستگاه پیش از هر تغییر در جهت حرکت یا نقطه تصمیم‌گیری و یا کاهش در عرض در نظر گرفته شود.
- در پله برقی‌ها و پیاده‌روهای متحرک فواصل عنوان شده در جداول از شانه پله برقی و پیاده‌روی متحرک در نظر گرفته می‌شود.



شکل ۲-۵- حداقل فاصله لازم مابین پله برقی و راهرو



شکل ۲-۶- حداقل فواصل بین اجزای مسیرهای با یک جهت حرکت



شکل ۲-۷- حداقل فواصل بین اجزا برای مسیرهای با دو جهت حرکت

۲-۵- محاسبه شمار مسافران در بازه‌های زمانی اوج تقاضای سفر

برای محاسبه ظرفیت در اجزای ایستگاه لازم است پر رفت و آمدترین زمان ایستگاه ملاک عمل قرار گیرد. لذا مبنای محاسبه ساعت اوج رفت و آمد در ایستگاه است. همچنین بدست آوردن تقاضای سفر در شلوغ‌ترین زمان در بازه یک ساعت اوج مستلزم محاسبه ۱۵ دقیقه اوج، ۵ دقیقه اوج و یک دقیقه اوج رفت و آمد در ایستگاه می‌باشد. به طور معمول تقاضای سفر در هر یک از بازه‌های زمانی مورد اشاره بصورت مساوی توزیع نمی‌شود. برای مثال شلوغ‌ترین وضعیت ایستگاه در ۴ بازه زمانی ۱۵ دقیقه‌ای که در مجموع تقاضای سفر اوج یک ساعته ایستگاه را تشکیل می‌دهند با یکدیگر مساوی نیست. لذا از تقسیم تعداد مسافران یک ساعت اوج به ۴ عدد مساوی تقاضای سفر اوج ۱۵ دقیقه‌ای ایستگاه مشخص نمی‌شود. در جدول ۲-۷ ضرایب افزایشی برای تبدیل تقاضای سفر یک ساعت اوج به بازه‌های زمانی کوتاه‌تر توصیه شده است. لازم به توضیح است ضرایب درج شده در جدول اعداد متداول در ایستگاه‌ها می‌باشد و لازم است صحت آنها در دوره‌های ۵ ساله بعد از بهره‌برداری از ایستگاه ارزیابی شود و در صورت نیاز تغییرات لازم در طرح معماری و ظرفیت اجزای ایستگاه اعمال گردد.

جدول ۲-۷- نحوه تبدیل یک ساعت اوج تقاضای سفر به ۱۵ دقیقه و ۵ دقیقه و یک دقیقه اوج تقاضا

رفت و آمد در یک ساعت اوج سفر a	بر اساس مطالعات ترافیک برآورد تقاضای سفر در ایستگاه مشخص می‌گردد
رفت و آمد در ۱۵ دقیقه اوج سفر b	$b = 0/3 \times a$
رفت و آمد در ۵ دقیقه اوج سفر c	$c = 0/4 \times b$
رفت و آمد در یک دقیقه اوج سفر d	$d = 0/2 \times c$

۲-۶- دسته‌بندی ایستگاه‌ها براساس تقاضای سفر اوج

در بخش‌های مختلف این ضابطه جهت تعریف خدمات قابل ارائه در ایستگاه‌ها ملاک عمل تعداد مسافران ایستگاه در ساعت اوج رفت و آمد عنوان شده است. در جدول ۲-۸ ایستگاه‌های با مسافر زیاد، متوسط و کم بر مبنای آمار تقاضای سفر تعریف شده است.

جدول ۲-۸- دسته‌بندی ایستگاه‌ها بر اساس تقاضای سفر اوج

ایستگاه با مسافر کم	حداکثر شمار مسافر ورودی و خروجی در ساعت اوج کمتر از ۱۰۰۰ نفر
ایستگاه با مسافر متوسط	حداکثر شمار مسافر ورودی و خروجی در ساعت اوج بین ۱۰۰۰ و ۳۰۰۰ نفر
ایستگاه با مسافر زیاد	حداکثر شمار مسافر ورودی و خروجی در ساعت اوج بیش از ۳۰۰۰ نفر

فصل ۳

الزامات و ضوابط

طراحی معماری اجزای ایستگاه

۳-۱- ضوابط طراحی ورودی ایستگاه

۳-۱-۱- طرح‌ریزی ورودی در ارتباط با محیط شهری پیرامون ایستگاه

- لازم است طراح با تحلیل و بررسی شرایط سایت موقعیت ورودی ایستگاه را در هماهنگی کامل با نظام حرکت پیاده و سواره و ساختار شهری محیط پیرامون ایستگاه تعیین نماید. جایگاه ورودی باید در ارتباط کامل با معابر شهری قرار گیرد به گونه‌ای که سطح نفوذپذیری ورودی در بافت شهری پیرامون آن به حداکثر برسد.
- لازم است طراحی ورودی و فضای شهری پیرامون آن توأماً صورت پذیرد و براساس یک طرح و سیاست‌گذاری هدفمند مواردی نظیر تامین نور، مبلمان شهری، فضای سبز، کف‌سازی مناسب پیاده‌روها، تامین الزامات دسترسی آسان معلولین در محیط شهری پیرامون ورودی طراحی و اجرا گردد (در تمامی موارد هدف خلق فضای شهری پویا و جذاب برای عابر پیاده است که موجب افزایش تمایل شهروندان در استفاده از ایستگاه و حمل و نقل عمومی گردد).
- معماری ورودی و فضای شهری پیرامون آن باید در هماهنگی با الزامات ساختاری و کالبدی محیط شهری پیرامون آن طراحی گردد و مواردی نظیر تناسبات حجم، فرم ورودی، نسبت بازشوها در نما، خط آسمان، رنگ و مصالح و... در ارتباط با محیط پیرامون ورودی طراحی شود.
- روش محاسبه ابعاد مورد نیاز برای مجموع ورودی‌ها و راهروهای منتهی به آن در بخش ۳-۱-۶ و ۳-۲-۶ تشریح شده است. اما تعیین تعداد و جایگاه ورودی‌هایی که در مجموع عرض آنها پاسخگوی ابعاد مورد نیاز محاسبه شده باشند صرفاً بر مبنای شرایط و جایگاه ایستگاه تعیین می‌شود. در این ارتباط لازم است تعداد ورودی‌های ایستگاه و موقعیت آنها به گونه‌ای باشد که از تداخل حرکت سواره و پیاده در مسیرهای پرتردد سواره یا پیاده (با تراز سرویس‌دهی "C,D") اجتناب گردد. هر چند که همواره داشتن تعداد بیشتر ورودی منجر به انعطاف‌پذیری بیشتر در نظام حرکت ایستگاه می‌گردد اما از منظر ضوابط طرح‌ریزی معماری ایستگاه تعداد حداقل برای ورودی‌های ایستگاه مطرح نیست و همانطور که عنوان شد شرایط و تحلیل معابر پیرامون ایستگاه تعیین کننده تعداد و موقعیت ورودی‌های آن خواهد بود.

۳-۱-۲- طرح‌ریزی ورودی در ارتباط با الزامات ایستگاه قطار شهری

- موقعیت ورودی ایستگاه باید به گونه‌ای طرح‌ریزی گردد که کمترین فاصله افقی و عمودی و آسان‌ترین مسیر را بین سکوهای ایستگاه و سطح خیابان تامین کند.
- در صورتیکه در مجاورت ورودی‌های ایستگاه تسهیلاتی نظیر ایستگاه‌های فروش بلیت، ATM و... پیش‌بینی گردد، لازم است فضای صف در مقابل آنها با جریان حرکت ورودی تداخل نداشته باشد.

- در صورتیکه ورودی ایستگاه در امتداد زیرگذرهای شهری یا در ترکیب با سایر ابنیه عمومی طرح‌ریزی شود، لازم است در محل ورودی ایستگاه تمهیدات قطع رفت و آمد در ساعات غیرکاری ایستگاه پیش‌بینی گردد.
- طرح معماری ورودی‌های ایستگاه باید به گونه‌ای باشد که از به وجود آمدن سطوح مخفی جلوگیری شود و تمامی بخش‌های قابل دسترس ورودی از بخش عمومی آن قابل رویت باشد.
- در طراحی فرم و حجم ورودی باید عناصری که امکان بالا رفتن از ساختمان ورودی را تأمین می‌کنند به حداقل برسد.
- در طراحی معماری ورودی ایستگاه‌های زیرزمینی و کلیه بخش‌های ایستگاه‌های همسطح و بالاتر از سطح زمین بنا بر شرایط اقلیمی حاکم بر سایت رعایت کلیه ضوابط طراحی اقلیمی ضروری است.
- میزان عقب‌نشینی ورودی از معبر پیاده‌رو مجاور آن در بخش ۲-۳ مشخص شده است و حداقل آن ۲ متر است.
- جانمایی ورودی و خروجی اضطراری ایستگاه در مجاورت ساختمان‌ها باید با حفظ فاصله مناسب از آنها، به گونه‌ای باشد که در زمان‌های خاص آوار ساختمان‌های مجاور مانع از ورود و خروج به ایستگاه نگردد.

۳-۱-۳- طرح‌ریزی ورودی در هماهنگی با شرایط اقلیمی

- طرح معماری ورودی باید امکان استفاده از نور طبیعی را به حداکثر برساند و به ویژه در ایستگاه‌های زیرزمینی ورودی ایستگاه باید تا حد امکان شرایطی فراهم آورد تا نفوذ نور تا سطوح زیرین ایستگاه نیز توسعه یابد.
- لازم است در تعیین جایگاه و طرح تابلوها و علائم مجاور ورودی ایستگاه شرایط اقلیمی منطقه مورد توجه طراح قرار گیرد تا مواردی نظیر تابش مستقیم آفتاب بر روی تابلوها یا قرارگیری در جهت بارش موجب کاهش کارایی تابلوها نشود.
- در مناطقی که احتمال سیل و آب گرفتگی معابر وجود دارد، لازم است جهت بازشوی ورودی‌ها برخلاف حرکت سیل تعبیه گردد.
- جهت جلوگیری از نفوذ آب به داخل ایستگاه لازم است سطح ورودی ایستگاه نسبت به معابر اطراف بالاتر باشد. میزان بالاتر بودن سطح ورودی بر اساس مطالعات هیدرولوژی در پیرامون ایستگاه مشخص می‌گردد.
- در مناطقی که سرعت باد به اندازه‌ای است که می‌تواند در روزهایی از سال نظام تهویه ایستگاه را دچار اختلال نماید، لازم است جهت ورودی‌های ایستگاه برخلاف جهت باد غالب باشد.

۳-۱-۴- طرح‌ریزی ورودی در ارتباط با الزامات دسترسی کم‌توانان جسمی

- لازم است پیاده‌روهای منتهی به ورودی به علائم حسی برای افراد نابینا و کم بینا تجهیز گردد.

- توصیه می‌شود تا حد امکان آسانسورها و ورودی ایستگاه در یک بلوک ساختمانی طرح‌ریزی شوند. در این حالت با توجه به ویژگی‌های حرکتی متفاوت کم توانان جسمی لازم است مسیر حرکتی مربوط به آسانسورها از ورودی اصلی ایستگاه منفک گردد.

۳-۱-۵- مبلمان و مصالح

- توصیه می‌شود تا حد امکان با استفاده از مصالح شفاف در طرح ورودی نورگیری طبیعی و امکان نظارت غیر مستقیم افزایش یابد.
- سطح کف در محدوده ورودی باید تا جای ممکن هم سطح و بدون پله باشد.
- لازم است تابلوهای اطلاع‌رسانی در مجاورت ورودی و در فضای بیرونی ایستگاه نصب شوند تا پیش از ورود به ایستگاه یا در صورت تعطیل بودن ایستگاه نیز قابل رویت باشند.
- پارکینگ دوچرخه و سایر مبلمان باید خارج از مسیر اصلی عبور و مرور مسافران تعبیه شود.
- مصالح به کار رفته در ساخت ورودی باید به گونه‌ای انتخاب شود که در زمان بروز زلزله آوار احتمالی ناشی از آن مانع از ورود و خروج از ایستگاه نگردد در این ارتباط استفاده از دیوارها و سقف سبک توصیه می‌گردد.

۳-۱-۶- طرح‌ریزی ابعاد ورودی

- در صورتیکه ورودی ایستگاه به گونه‌ای برنامه‌ریزی شده باشد که در ساعات کاری ایستگاه به صورت دائمی باز باشد، آنگاه عرض ورودی براساس تقاضای سفر پیش‌بینی شده برای ایستگاه و همانند راهروها محاسبه می‌گردد.
- در صورتیکه ورودی ایستگاه به گونه‌ای برنامه‌ریزی شده باشد که به جهت محافظت از هوای داخل ایستگاه با مراجعه مسافران باز و مجددا بسته شود، ظرفیت ورودی به تعداد درهای نصب شده در ورودی، عرض درها و نوع درها بستگی دارد.
- جدول زیر ظرفیت عبور درها را با توجه به نوع در مشخص می‌کند.

جدول ۳-۱- ظرفیت درها

نوع ورودی	متوسط سرفاصله زمانی باز و بسته شدن در (ثانیه)	تعداد مسافران عبور کننده در یک دقیقه (دقیقه/ نفر)
بازشو دو جهته	۱-۱/۵	۴۰-۶۰
در چرخان	۱/۷-۲/۴	۲۵-۳۵
* مقادیر با فرض یک خط عبوری در هر در می‌باشد.		

- ظرفیت کلی ورودی برابر با حاصلضرب تعداد مسافران عبور کننده از یک در با تعداد درهای نصب شده در ورودی است.

$$60 \times (\text{تعداد درها} \times (p/\text{min})) = \text{تعداد مسافران عبور کننده در یک دقیقه از یک در} = (p/h) \text{ ظرفیت ورودی}$$

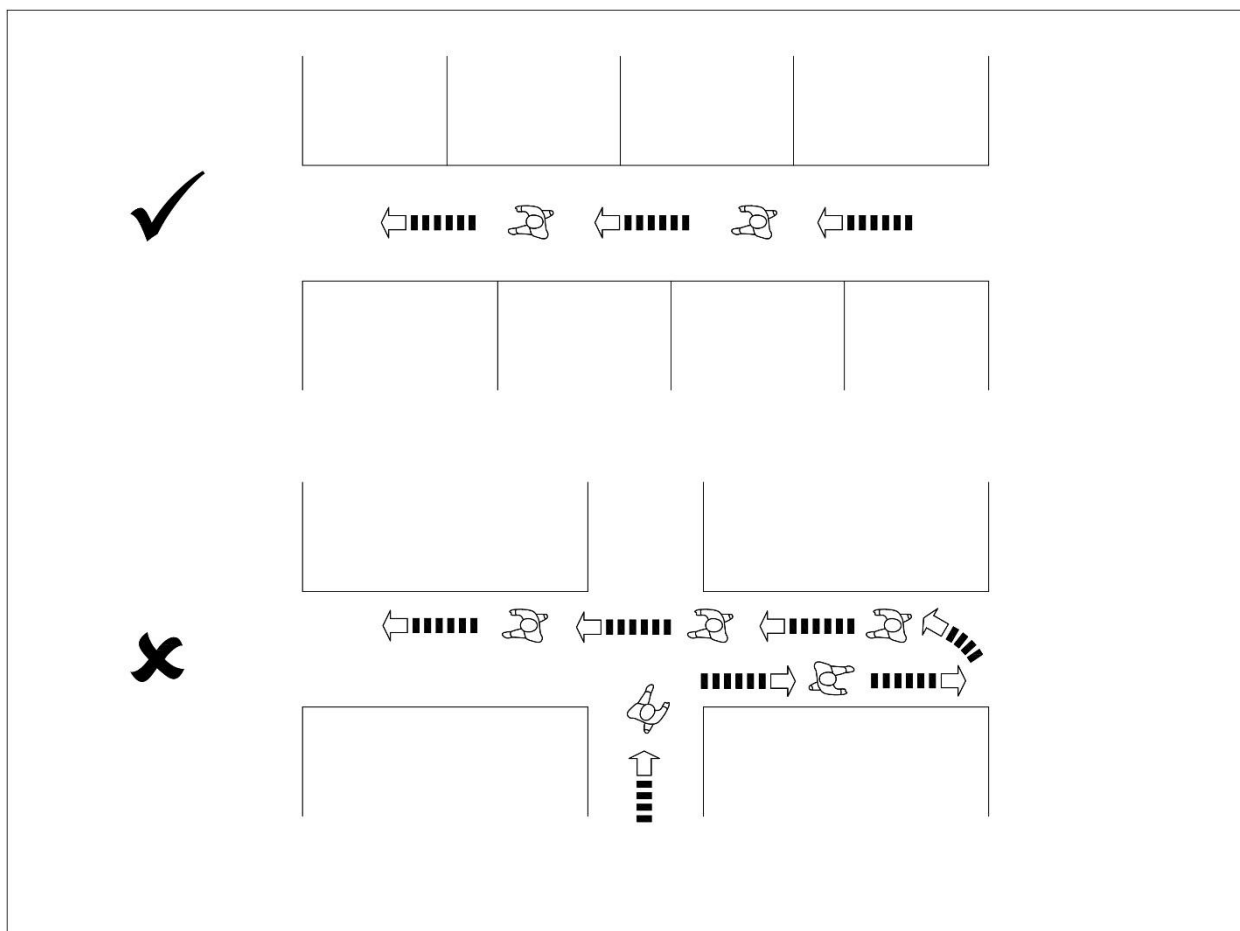
۳-۲- ضوابط طراحی راهروها- مسیرهای دسترسی افقی

۳-۲-۱- طرح‌ریزی مسیرهای دسترسی افقی در ارتباط با محیط شهری پیرامون ایستگاه

- لازم است ظرفیت عبوری مسیرهای منتهی به ایستگاه‌ها با ظرفیت عبوری راهروهای داخلی ایستگاه یکسان باشد.
- طرح‌ریزی نظام حرکتی مسیرهای داخلی ایستگاه باید منطبق بر نظام حرکتی محیط شهری پیرامون آن باشد. طرح‌ریزی راهروها باید به گونه‌ای باشد که از اختلال حرکت پیاده و سواره در محیط شهری پیرامون ایستگاه اجتناب گردد.
- مسیرهای زیرگذر یا روگذر در امتداد راهروهای ایستگاه نباید رقیبی برای پیاده‌روهای همسطح شهر باشند و اضافه کردن مسیرهای زیرگذر یا روگذر صرفاً در موقعیت‌هایی توجیه دارد که موجب عدم تداخل در حرکت سواره و پیاده می‌گردد و یا ظرفیت پیاده‌روهای شهری منتهی به ایستگاه پاسخگوی تعداد مسافران ایستگاه نباشد.

۳-۲-۲- طرح‌ریزی مسیرهای دسترسی افقی در ارتباط با الزامات ایستگاه

- حداقل ارتفاع مجاز در راهروها از کف‌سازی نهایی تا زیر سقف کاذب $2/6$ متر است. تنها در صورتی که هیچ یک از ابعاد آویزها از سقف از 2 متر بیشتر نباشد کاهش ارتفاع تا $2/4$ متر مجاز است.
- حداقل عرض راهروها (عرض غیرمفید) 2 متر می‌باشد.
- در صورتیکه در بخش میانی راهروها دست‌انداز تعبیه شود حداقل عرض راهرو در هر سمت دست‌انداز $1/6$ متر با اضافه $0/4$ متر حریم دیوار (در مجموع 2 متر) می‌باشد.
- تقاطع‌های چهارراهی و چرخش‌های بیشتر از 90° درجه موجب کاهش شدید کارایی راهروها می‌گردند و طرح‌ریزی مسیرها باید به گونه‌ای باشد که تا حد امکان از طرح چنین مواردی پرهیز گردد.
- توصیه می‌شود کاربری‌های عمومی ایستگاه تا حد امکان در امتداد مسیرهای حرکتی جانمایی شود. در این حالت مسیر بن‌بست به وجود نمی‌آید و برای دسترسی به یک کاربری نیازی به طی مسافت یک راهرو و بازگشت از همان مسیر برای دسترسی به اجزای دیگر ایستگاه وجود ندارد (شکل ۳-۱).



شکل ۳-۱- نحوه توزیع کاربری‌های عمومی در امتداد مسیرهای حرکتی

- توصیه می‌شود در راهروهای با طول بیش از ۷۵ متر پیاده روی متحرک تعبیه گردد.
- حداقل طول پیاده روی متحرک ۵۰ متر و حداکثر ۱۰۰ متر است. برای طول‌های بیشتر باید از چند پیاده روی متحرک استفاده نمود.
- حداقل عرض پیاده روی متحرک ۱/۲ متر است در ایستگاه‌هایی که امکان حمل بار و سبد خرید برای مسافران در نظر گرفته می‌شود این عرض باید ۱/۴ متر باشد.
- در مجاورت پیاده روی‌های متحرک الزاماً باید راهروی عبوری طراحی شود. در صورتی که در راهرو یک یا چند پیاده‌رو متحرک طراحی شده باشد عرض راهرو باید متناسب با جریان عبوری مسافران در دو جهت حرکتی باشد.

۳-۲-۳- طرح‌ریزی مسیرهای دسترسی افقی در هماهنگی با شرایط اقلیمی

- لازم است تامین شرایط مساعد اقلیمی علاوه بر مسیرهای حرکتی داخلی ایستگاه در مسیرهای ارتباطی ایستگاه با مولدهای اصلی سفر در پیرامون آن مورد توجه و در دستور کار طراحی ایستگاه قرار گیرد.

۳-۲-۴- طرح‌ریزی مسیرهای دسترسی افقی در ارتباط با الزامات دسترسی کم توانان جسمی

- شیب طولی راهروها نباید بیش از ۵ درصد و شیب عرضی آن نباید بیش از ۲ درصد باشد.
- طول راهروهای دسترسی افراد کم توان جسمی باید تا حد امکان کوتاه باشد.
- لازم است در راهروها میله دست‌انداز تعبیه شود.
- عرض پیشنهادی راهروها برای عبور صندلی چرخ دار ۲ متر است.
- در صورتی که جانمایی ستون یا پایه در مسیر راهروها اجتناب ناپذیر باشد، لازم است رنگ ستون‌ها با فضای اطراف تضاد داشته باشد، یا با نواری به عرض ۱۴ تا ۱۶ سانتیمتر در فاصله ۱/۵ متری از کف مشخص و علامت‌گذاری شوند تا افراد با بینایی ضعیف قادر به تشخیص آن‌ها باشند.
- توصیه می‌شود تا حد امکان هندسه راهرو به نحوی طرح‌ریزی شود که همواره نقطه انتهای مسیر قابل دیدن باشد و شکست‌ها در طول راهرو به حداقل برسد.
- لازم است سطح کف راهروها برای حرکت نابینایان و کم‌بینایان به علائم برجسته و مشخص تجهیز شود تا حرکت با ایمنی و راحتی صورت پذیرد.
- لازم است با ایجاد تغییر در جنس کف، در ابتدا و انتهای پیاده‌روهای متحرک، موقعیت آن‌ها برای افراد کم بینا مشخص شود.
- جهت حرکت پیاده‌روی متحرک باید با نصب تابلوهایی به‌وضوح مشخص شود.
- دست‌انداز پیاده‌روهای متحرک باید بارنگی متضاد با بدنه آن‌ها طراحی شود.

۳-۲-۵- مبلمان و مصالح

- کف‌سازی راهروها باید از مصالح غیر لغزنده باشد. مقاومت لغزشی بر اساس آزمون آونگ اصطکاکی برای مصالح مصرفی در کف مطابق جدول (۳-۲) تعیین می‌شود:

جدول ۳-۲- مقاومت لغزشی مصالح مصرفی در کف

احتمال سرخوردگی	رتبه‌بندی (PTV)	توضیحات
بالا	۰-۲۴	احتمال سر خوردن یک نفر در بیست نفر
متوسط	۲۵-۳۵	احتمال سر خوردن یک نفر در صد هزار نفر
کم	+۳۶	احتمال سر خوردن یک نفر در یک میلیون نفر
بسیار کم	+۷۵	احتمال سر خوردن کمتر از یک نفر در یک میلیون نفر

PTV = Pendulum Test Value

- حداقل میزان مقاومت لغزشی برای مصالح کف راهروها ۳۶ PTV است.
- طراحی مبلمان ایستگاه باید به نحوی صورت گیرد که با مسیر عبور کم توانان جسمی تداخل نداشته باشد.
- توصیه می‌گردد برای ایجاد تضاد در کف‌سازی از مصالح با رنگ تیره استفاده شود.
- توصیه می‌شود در طرح نازک‌کاری دیوار و سقف از مدول‌های مشخص استفاده شود.

۳-۲-۶- طرح ریزی ابعاد مسیرهای دسترسی افقی

۳-۲-۶-۱- مبانی محاسبه ظرفیت راهرو

ظرفیت راهرو بر اساس موارد زیر مشخص می‌گردد:

- سرعت حرکت مسافران
- تراکم عبور و مرور
- ویژگی‌های مسافران، نظیر کسانی که بار و چمدان حمل می‌کنند یا افرادی که از صندلی چرخ‌دار استفاده می‌کنند.
- عرض مؤثر راهرو در کم عرض‌ترین قسمت آن

• سرعت:

سرعت حرکت مسافران مختلف در ایستگاه متغیر است عوامل اصلی که بر سرعت حرکت اشخاص تأثیرگذارند، عبارت‌اند از:

- ساعتی از روز که حرکت در آن انجام می‌گیرد.
 - دمای محیط و وضعیت آب و هوا
 - توانایی جسمی هر شخص
 - هدف سفر
 - عکس‌العمل هر فرد نسبت به محیط پیرامون
- سرعت حرکت آزادانه افراد در بازه بین ۴۵ متر در دقیقه تا ۱۴۵ متر در دقیقه متغیر است. بر این اساس، سرعت حرکت زیر ۴۵ متر در دقیقه سرعت‌های محدود شده و سرعت‌های بیش از ۱۴۵ متر در دقیقه، حرکت‌هایی نظیر دویدن محسوب می‌شود. در مجموع سرعت حرکت پایه طراحی عموماً ۷۵ متر در دقیقه فرض می‌گردد.

• تراکم:

اصلی‌ترین عامل تأثیرگذار بر سرعت حرکت مسافران، تراکم است. راه رفتن عادی به فضای کافی برای توانایی عکس‌العمل در برابر موانع محیطی نیاز دارد. افزایش تراکم از فضای موجود برای حرکت می‌کاهد و باعث افزایش مشکلات عبوری در راهرو می‌شود، از این رو منجر به کاهش سرعت می‌گردد.

• عرض مؤثر مسیر عبوری:

آخرین فاکتوری که ظرفیت یک مسیر عبوری را تعیین می‌کند، عرض مؤثر آن گذرگاه می‌باشد. تجربیات نشان می‌دهند، افراد به‌طور معمول یک فاصله ۵۰ سانتیمتری از لبه‌های اطراف مسیر حفظ می‌کنند. این لبه‌ها می‌تواند مواردی مثل جدول کنار خیابان، لبه‌ی سکو و سایر موانع نظیر سطوح‌های زباله، تابلوهای علائم و... باشد.

در هر ایستگاه حریم لبه سکوها، ۵۰ سانتیمتر، حریم سایر موانع که بیش از یک متر ارتفاع دارند، ۳۰ سانتیمتر و حریم موانع با ارتفاع کمتر از یک متر بین ۲۰ تا ۳۰ سانتیمتر است.

بیشترین نرخ عبور مسافران در یک گذرگاه هنگامی اتفاق می‌افتد که به هر عابر مساحت ۰/۶۵ متر مربع اختصاص داده شود. که در این حالت نرخ عبور مسافران از گذرگاه مطابق اعداد زیر می‌باشد:

- برای مسیرهای با یک جهت حرکت ۸۶ نفر در یک دقیقه از یک متر عرض موثر عبور می‌کنند.
 - برای مسیرهای با دو جهت حرکت ۸۱ نفر در یک دقیقه از یک متر عرض موثر عبور می‌کنند.
 - برای مسیرهای با چند جهت حرکت ۷۶/۴ نفر در یک دقیقه از یک متر عرض موثر عبور می‌کنند.
- در صورتی که برنامه ریزی یک راهرو بر اساس تراکم ۰/۶۵ نفر در مترمربع باشد بیشترین نرخ جریان حرکت مسافران در عرض موثر راهرو صورت می‌پذیرد اما در این شرایط الزاماً آسایش مسافران تأمین نمی‌شود. این موضوع برای افراد با توانایی کمتر جسمی مانند سالمندان مشکلات بیشتری ایجاد می‌کند. از این رو در طراحی و برنامه‌ریزی راهروها لازم است تراز سرویس‌دهی مطلوب برای تأمین آسایش مسافران در نظر گرفته شود.
- راهروی مطلوب برای مسافران، فضایی محسوب می‌شود که بتواند برای مسافران سطح کافی را باکیفیت زیر ایجاد نماید:
- هر شخص بتواند با سرعت مطلوب خود حرکت کند.
 - هر شخص بتواند از مسافرانی که کندتر راه می‌روند سبقت بگیرد.
 - بین مسافرانی که در رفت و آمد هستند، برخورد به وجود نیاید و مسافران دچار مشکل نگردند.
 - مسافران بتوانند از لحاظ بصری با محیط اطراف ارتباط داشته باشند و ساختار نظام حرکتی را درک کنند.

• محاسبه تعداد مسافران مخاطب یک راهرو:

برای محاسبه تعداد مسافران در یک راهروی خاص، لازم است بازه زمانی محدودتری نسبت به ساعت اوج، مد نظر قرار گیرد. برای طراحی اولیه از بازه ۱۵ دقیقه اوج و برای طراحی‌های تفصیلی بازه زمانی ۵ یا یک دقیقه اوج مبنای محاسبه راهروها است.

۳-۲-۶-۲- روند محاسبه عرض مورد نیاز راهرو

- انتخاب تراز سرویس‌دهی مناسب بر اساس شرایط طرح‌ریزی راهرو، در این مرحله برای راهروهای با دو جهت حرکت تراز سرویس‌دهی C و برای راهروهای با یک جهت حرکت تراز سرویس‌دهی D مناسب می‌باشد. در ایستگاه‌های خاص که اغلب مسافران بار و چمدان حمل می‌کنند با ارائه گزارش توجیهی و تصویب کارفرما تراز سرویس‌دهی B نیز می‌تواند ملاک عمل قرار گیرد.
- محاسبه نرخ جریان عبور مسافران ایستگاه در دقیقه با توجه به برآورد اوج تقاضای سفر در ساعت (مطابق جدول ۲-۷).

- محاسبه عرض مؤثر راهرو حاصل تقسیم نرخ جریان عبوری مسافران در راهرو بر حداکثر نرخ جریان عبور در تراز سرویس‌دهی انتخاب شده
- محاسبه کل عرض راهرو با افزودن ۶۰ سانتیمتر تا ۱ متر (با احتساب ۳۰ تا ۵۰ سانتیمتر حاشیه در هر طرف راهرو) به عرض مؤثر آن به دست می‌آید.

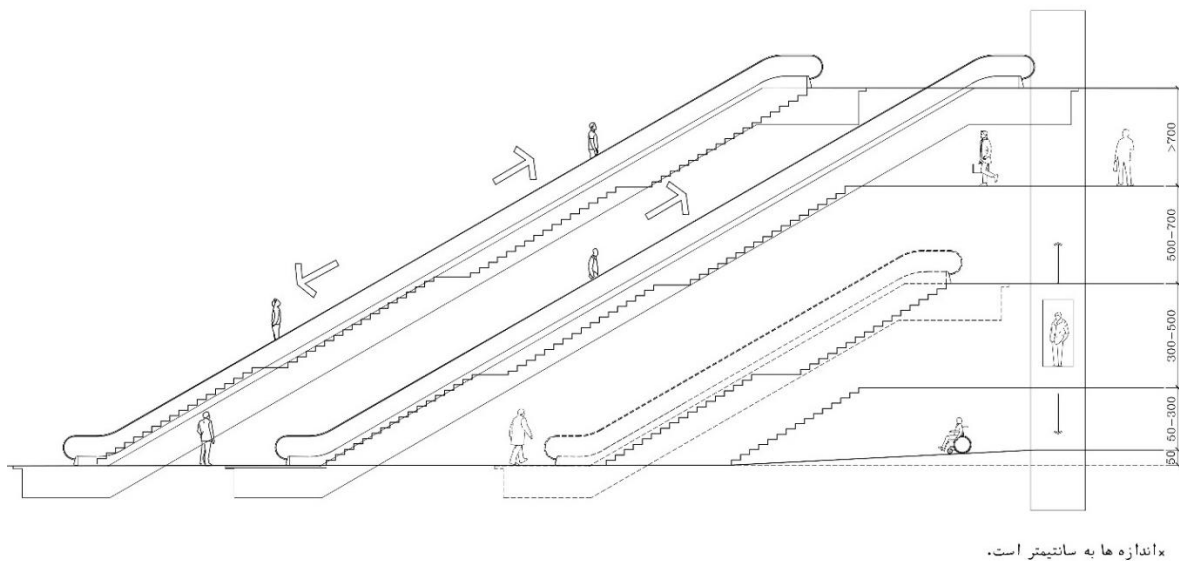
$$m \text{ (تا } ۰/۶) \text{ حاشیه از دیوار} + \left(\frac{(P/\text{min}) \text{ نرخ جریان عبور مسافران ایستگاه در دقیقه}}{(P/\text{min}/m) \text{ جریان مسافر در راهرو در تراز سرویس دهی "B,C,D"}} \right) = m \text{ عرض راهرو}$$

• تعیین حداکثر ظرفیت راهرو:

- حداکثر ظرفیت راهروها بر اساس تراز سرویس‌دهی "E" تعیین می‌گردد. در این شرایط ۸۲ نفر در یک دقیقه از یک متر عرض راهرو عبور می‌کنند. در نتیجه با توجه به عرض راهرو می‌توان ظرفیت آن را به شرح زیر محاسبه نمود.
۱. محاسبه عرض مؤثر راهرو با کاستن ۱ متر یا سایر مقادیر حاشیه‌ای از عرض کل راهرو
 ۲. محاسبه نرخ جریان عبوری مسافران از حاصل ضرب عرض مؤثر راهرو در ۸۲ (نفر/متر/دقیقه)
 ۳. ظرفیت مسافران (نفر / ساعت) برابر است با حاصل ضرب نرخ جریان عبوری مسافران ضرب در عدد ۶۰
- $$60 \times (P/\text{min}/m) \text{ "E" جریان مسافر در راهرو در تراز سرویس دهی} \times m \text{ عرض مؤثر راهرو} = (p/h) \text{ حداکثر ظرفیت راهرو}$$

۳-۳- ضوابط طراحی مسیرهای دسترسی عمودی

- عناصر ارتباط عمودی شامل پله، شیب‌راه، پله برقی و آسانسور است. بکارگیری این عناصر بستگی کامل به اختلاف تراز بین دو سطح دارد و بر اساس موارد زیر تعیین می‌گردد:
- اختلاف سطح کمتر از ۵۰ سانتیمتر: شیب‌راه
- اختلاف سطح ۵۰ سانتیمتر تا ۳ متر: راه‌پله (با حداقل سه پله) شیب‌راه یا پیاده‌روی متحرک با حداکثر شیب ۵٪
- اختلاف سطح ۳ تا ۵ متر: به‌طور معمول از راه‌پله استفاده می‌شود. در صورت بالا بودن جریان مسافران که استفاده از پله برقی را توجیه‌پذیر کند، توصیه می‌شود حداقل در جهت بالارونده از پله برقی استفاده گردد.
- اختلاف ۵ تا ۷ متر: استفاده از پله‌برقی در جهت بالارونده ضروری است و در صورت بالا بودن جریان مسافران که استفاده از پله‌برقی را توجیه‌پذیر نماید بکارگیری پله‌برقی در جهت پایین رونده نیز توصیه می‌شود.
- اختلاف سطح بیش از ۷ متر: در هر دو جهت بالا رونده و پایین رونده به کارگیری پله‌برقی ضروری است (شکل ۳-۲).



شکل ۳-۲- عناصر ارتباط عمودی متناسب با اختلاف ارتفاعی

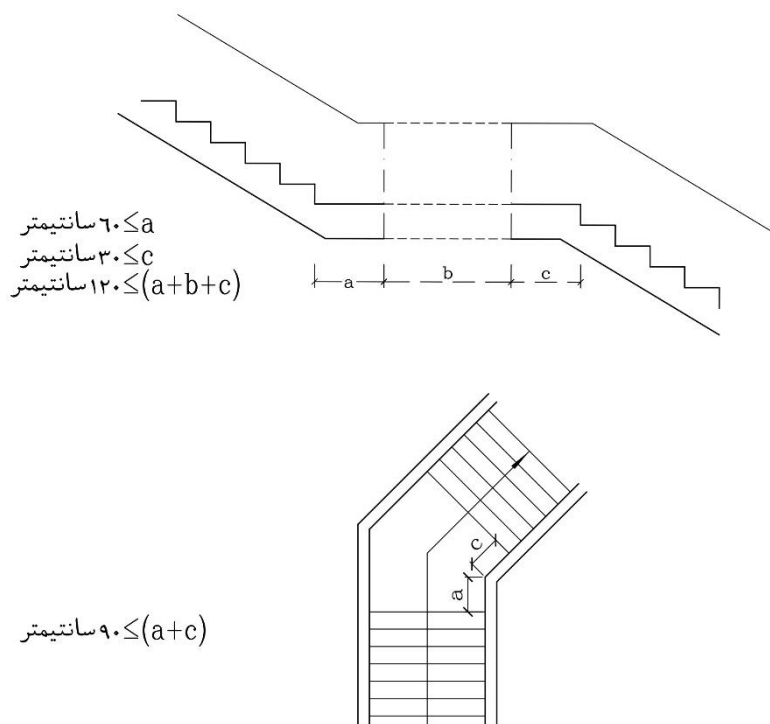
۳-۳-۱- طرح‌ریزی مسیرهای حرکت عمودی در ارتباط با محیط شهری پیرامون ایستگاه

- تمامی پلکان‌هایی که در مسیر روگذر یا زیرگذر شهری دسترسی به ایستگاه قرار دارند باید از ضوابط طرح‌ریزی مسیرهای حرکتی عمودی ایستگاه‌ها تبعیت کنند.
- در تمامی پلکان‌ها و مسیرهای حرکتی عمودی شهر که مسیرهای دسترسی به ایستگاه را تامین می‌کنند لازم است تمهیدات عبور معلولین در نظر گرفته شود.
- در صورتی که اختلاف تراز ارتفاعی کمتر از ۲ متر باشد استفاده از شیب‌راه در طراحی روگذر و زیرگذرهای شهری مرتبط با ایستگاه اولویت دارد. در ارتفاع‌های بیش از این مقدار طی طول شیب‌راه برای افراد کم‌توان جسمی دشوار است در این موارد لازم است از آسانسور استفاده شود و یا مسیرهای جایگزین برای دسترسی کم‌توانان جسمی طرح‌ریزی شود.
- در صورتی که آسانسور دسترسی به ایستگاه به صورت منفرد و جداگانه از ساختمان ورودی طرح‌ریزی شده باشد برای حفظ امنیت مسافران لازم است تمامی موقعیت‌هایی که مسافران برای سوار شدن در آن قرار می‌گیرند از فضاهای عمومی شهر قابل دید باشد.
- توصیه می‌گردد جهت پله‌های ورودی با جریان حرکت در معابر شهری موازی باشد در غیر این صورت لازم است عقب نشینی پله‌ها از جریان حرکت عمود بر آن رعایت شود (رجوع شود به جدول ۲-۶).

۳-۳-۲- طرح ریزی مسیرهای حرکت عمودی در ارتباط با الزامات ایستگاه

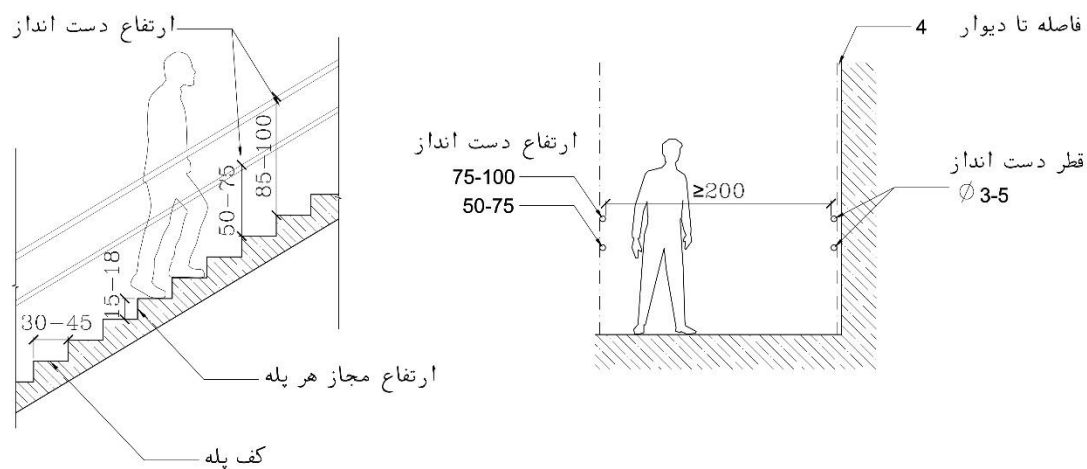
• راه پله

- طرح ریزی پله‌های پیچشی و دوار در ایستگاه مجاز نمی‌باشد.
- حداقل عرض راه‌پله‌ها بدون در نظر گرفتن نرخ متغیر جریان عبور مسافران، در پله‌های با یک جهت حرکت ۲ متر و با امکان حرکت در دو جهت ۲/۴ متر است. در این ارتباط لازم است این عرض در فاصله داخلی دستگیره‌های طرفین پله تامین گردد.
- حداقل ارتفاع عمودی راه‌پله‌ها از خطی که لبه پله‌ها را به هم متصل می‌کند تا زیر سقف کاذب ۲/۴ متر است.
- لازم است حداقل سه پله در هر راه‌پله وجود داشته باشد.
- ارتفاع مجاز هر پله بین ۱۵ تا ۱۸ سانتیمتر و به تناسب آن کف پله‌ها باید بین ۳۰ تا ۴۵ سانتیمتر عرض داشته باشند.
- قوس لبه پله‌ها تا شعاع ۰/۶ سانتیمتر بدون بیرون زدگی مجاز است.
- حداکثر تعداد پله‌های قابل طرح بین دو پاگرد در ایستگاه‌ها ۱۸ عدد است. این تعداد تنها برای پله‌های دسترسی به سطح خیابان تا ۲۰ عدد قابل افزایش است.
- حداقل طول پاگرد در پله‌های مستقیم ۱/۲ متر است. در صورت چرخش در پاگرد که منجر به صفر شدن متغیر b در تصویر زیر می‌گردد مجموع طول پاگرد به ۹۰ سانتیمتر قابل کاهش است (شکل ۳-۳).



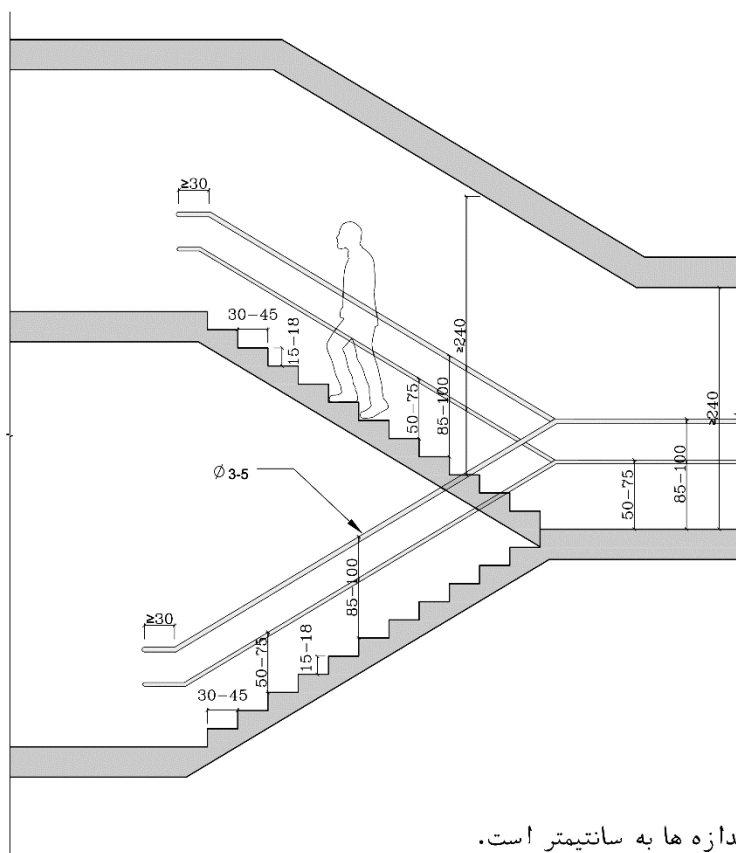
شکل ۳-۳- حداقل طول پاگرد در پله‌ها

- در صورتی که در طرح‌ریزی راه‌پله طراح مجبور به در نظر گرفتن چرخش در پاگرد است توصیه می‌گردد چرخش در پاگردها با زاویه‌ای کمتر از ۹۰ درجه صورت گیرد تا کل مسیر حرکت قابل دیدن باشد و نقطه کور در امتداد مسیر بوجود نیاید.
- در صورتیکه در یک مسیر حرکتی راه‌پله‌ها در امتداد سایر اجزای با نرخ جریان حرکت متفاوت (نظیر راهروها) قرار بگیرند توصیه می‌شود که با تغییر عرض موثر، ظرفیت عبور در کل مسیر حرکت یکسان برنامه‌ریزی شود و در صورت عدم امکان این امر لازم است مساحت مورد نیاز برای فضای صف قبل از اجزای با ظرفیت عبوری کمتر محاسبه و در طراحی در نظر گرفته شود.
- لازم است در هر دو طرف پله دست‌انداز طراحی شود. ارتفاع عمودی دست‌انداز از خطی که لبه پله‌ها را به هم متصل می‌سازد محاسبه می‌گردد. بر این اساس لازم است دست‌اندازها در دو تراز طراحی شوند دست‌انداز بالا در تراز بین ۸۵ سانتیمتر تا ۱ متر و دست‌انداز پایین در ارتفاع بین ۵۰ تا ۷۵ سانتیمتر قرار می‌گیرند (شکل‌های ۳-۴ و ۳-۵).
- توصیه می‌شود همواره جهت پله‌های دسترسی به سکو به موازات راستای سکو باشد.
- لازم است در پله‌های عریض (عرض بیشتر از ۴ متر) یک دست‌انداز در وسط پله نیز در نظر گرفته شود. توصیه می‌شود دست‌انداز میانی به صورت دو طرفه باشد تا از هر دو طرف به راحتی قابل استفاده شود. در صورتی که راه‌پله دارای دست‌انداز میانی باشد لازم است به عرض راه‌پله ۳۰ سانتیمتر افزوده شود (شکل ۳-۴).
- دست‌اندازهای مدور باید قطری مابین ۳ تا ۵ سانتیمتر داشته باشند (شکل‌های ۳-۴ و ۳-۵).
- بین دست‌انداز و دیوار باید حداقل ۴ سانتیمتر فاصله وجود داشته باشد (شکل ۳-۴).
- دست‌اندازها باید در ابتدا و انتهای پله‌ها و شیب‌راه‌ها، حداقل تا ۳۰ سانتیمتر به صورت افقی ادامه یابند (شکل ۳-۵).



x اندازه ها به سانتیمتر است.

شکل ۳-۴- مشخصات عمومی راه پله و دست اندازها



x اندازه ها به سانتیمتر است.

شکل ۳-۵- مشخصات عمومی راه پله و دست اندازها

• شیب‌راه

- در اختلاف ارتفاع‌های کمتر از ۵۰ سانتیمتر استفاده از سطوح شیب‌دار توصیه می‌شود، سطوح شیب‌دار نسبت به پله‌ها جریان عبور مسافران را به میزان کمتری تقلیل می‌دهند، از این رو تعبیه سطوح شیب‌دار به‌خصوص برای اختلاف ارتفاع‌های کم نسبت به پله ارجحیت دارد.
- در اختلاف ارتفاع‌های کمتر از ۲ متر در صورت وجود سطح کافی بکارگیری سطح شیب‌دار در ترکیب با عناصر حرکتی سریع‌تر مورد قبول است. در این حالت لازم است طی مسیر در شیب‌راه همواره در امتداد جهت حرکت اصلی باشد و برای تامین طول مورد نیاز در طرح‌ریزی شیب‌راه‌ها ایجاد مسیرهای زائد و خارج از مسیر اصلی حرکت مجاز نیست.
- طراحی شیب‌راه‌های طولانی برای اختلاف ارتفاعی بیش از ۲ متر یا در جاهایی که سرعت دسترسی اهمیت داشته باشد، توصیه نمی‌شود.
- در صورتی که محدودیت‌های طراحی شیب‌راه منجر به چند لایه شدن مسیر حرکتی و به وجود آمدن پاگردهای متعدد شود استفاده از این عنصر حرکتی توصیه نمی‌گردد.
- شیب‌راه‌ها نباید به‌عنوان تنها المان دسترسی ما بین دو تراز طراحی شوند. مگر آنکه اختلاف ارتفاع دو تراز کمتر از ۵۰ سانتیمتر باشد که در این صورت برای اجتناب از طراحی پله کمتر از ۳ عدد، شیب‌راه به‌عنوان تنها المان دسترسی مورد قبول است. در این حالت طراحی شیب‌راه برای تمام مسافران پیشنهاد می‌شود. برای تغییرات ارتفاعی بیش از ۵۰ سانتیمتر لازم است شیب‌راه صرفاً به عنوان المان دسترسی مکمل در نظر گرفته شود.
- شیب‌راه به عنوان تنها المان دسترسی افراد کم توان جسمی در ایستگاه‌های با مخاطب زیاد (جدول ۲-۸) مجاز نیست.
- در ایستگاه‌ها حداکثر شیب مجاز شیب‌راه‌ها معادل ۱:۲۰ یا ۵ درصد است.
- حداقل عرض مجاز شیب‌راه‌ها بین دست‌اندازهای طرفین آن ۲ متر است.
- طول شیب‌راه در هر پاگرد نباید از ۱۰ متر یا ارتفاع ۵۰ سانتیمتر تجاوز کند و در تمام طول میزان شیب باید ثابت باشد.
- در دو طرف شیب‌راه باید حاشیه‌ای با ارتفاع حداقل ۱۰ سانتیمتر نسبت به کف شیب‌راه در نظر گرفته شود، همچنین لازم است در هر دو طرف شیب‌راه دست‌انداز طراحی شود.
- در شیب‌راه‌های با عرض بیشتر از ۴ متر، لازم است یک دست‌انداز در وسط شیب‌راه نیز طراحی شود.

• پله‌برقی

- جانمایی پله‌برقی‌ها باید در نقاطی طرح‌ریزی شود که بیشترین تردد مسافران در آن نقاط صورت می‌گیرد به نحوی که دسترسی به پله‌برقی‌ها در نظام حرکت ایستگاه اختلال ایجاد نکند.

- توصیه می‌گردد در طی کل مسیر بین دو تراز از یک دستگاه پله‌برقی استفاده شود و تا حد امکان از ایجاد پاگرد در مسیر پله‌برقی اجتناب گردد.
- توصیه می‌گردد در یک مسیر حرکتی از ترکیب پله ثابت و پله‌برقی استفاده شود و تا حد امکان از طرح‌ریزی پله‌برقی به عنوان تنها المان حرکتی در یک مسیر مشخص پرهیز گردد.
- لازم است چیدمان پله ثابت و پله‌برقی به گونه‌ای باشد که از تمرکز جمعیت در بخشی از عرض مسیر اجتناب گردد.
- در مسیرهایی که پله ثابت و پله‌برقی در مجاورت یکدیگر قرار می‌گیرند لازم است همواره تراز روی دست‌انداز پله ثابت همسطح یا پایین‌تر از تراز روی دست‌انداز پله‌برقی باشد.
- شیب مجاز پله برقی‌ها در ایستگاه‌ها ۳۰ درجه است.

• آسانسور

- طرح‌ریزی آسانسور برای تغییرات ارتفاعی بیش از ۵ متر، در ترکیب با پله، در نقاطی که محدودیت فضایی وجود داشته باشد و یا در صورت زیاد بودن شمار افراد کم توان جسمی توصیه می‌گردد.
- استفاده از آسانسور به عنوان تنها عنصر دسترسی از یک تراز به تراز دیگر مجاز نیست.
- موقعیت جانمایی آسانسورها باید به وضوح قابل تشخیص باشد و از سطوح عمومی ایستگاه قابل دیدن باشد.
- آسانسورها باید برای تمامی مسافران قابل دسترس و استفاده باشند.
- حداقل ابعاد کابین آسانسور در ایستگاه‌ها $1/1 \times 1/4$ متر و حداقل عرض در آسانسور ۹۰ سانتیمتر است.
- از منظر طراحی معماری ایستگاه لزوم طرح‌ریزی آسانسور با قابلیت حمل بیمار (برانکاردیر) ضرورتی ندارد و در صورت وجود این الزام در ایستگاهی ویژه این امر از طرف کارفرما اعلام خواهد شد.
- در سکوهای جزیره‌ای لازم است جهت قرارگیری در آسانسور در راستای امتداد سکو باشد. صرفاً در سکوهایی که بین در آسانسور و لبه سکو حداقل ۵ متر فاصله باشد امکان تعبیه در آسانسور عمود بر راستای سکو وجود دارد.

۳-۳-۳- طرح‌ریزی مسیرهای حرکت عمودی در هماهنگی با شرایط اقلیمی

• راه‌پله

- در صورت طراحی سقف برای محافظت در برابر بارش لازم است ارتفاع و گسترش سقف بر اساس زاویه بارش طرح‌ریزی شود.
- کف پله‌هایی که در فضای باز قرار دارند باید دارای ۱ درصد شیب به سمت لبه پله باشند تا از تجمع آب و تشکیل یخ در روی آن‌ها جلوگیری شود.

• شیب‌راه

- سطح شیب‌راه‌های روباز در شرایط نامساعد جوی (بارش برف و باران) ممکن است لغزنده شود از این رو باید در مجاورت آنها پله ثابت طراحی شود.

• پله برقی

- در صورتی که پله برقی مختص محیط‌های بیرونی باشد روباز بودن آن بلامانع است اما در غیر این صورت حتما باید در برابر شرایط آب و هوایی محافظت شود.

• آسانسور

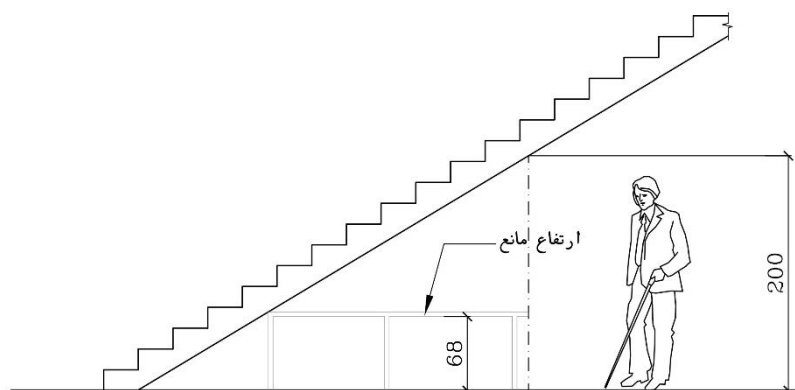
- در آسانسورهایی که به صورت منفرد در سطح خیابان طرح‌ریزی می‌شوند لازم است در مقابل در ورودی کابین، سایبان برای حفاظت در برابر باران پیش‌بینی شود. در این شرایط برای جلوگیری از نفوذ آب لازم است سطح کف ورودی کابین آسانسور نسبت به تراز معبر بالاتر باشد این مقدار بر پایه مطالعات هیدرولوژی در سایت ایستگاه تعیین می‌گردد.
- در آسانسورهایی که در سکوهای روباز جانمایی می‌شوند، لازم است یک فضای سرپوشیده برای انتظار مسافران در مقابل ورودی آسانسور طرح‌ریزی شود.

۳-۳-۴- طرح‌ریزی مسیرهای حرکت عمودی در ارتباط با الزامات دسترسی کم توانان جسمی

• راه‌پله

- وجود علائم حسی در کف قبل از ورود به راه‌پله‌ها و در پاگردها برای هشدار به نابینایان و کم‌بینایان الزامی است.
- نصب هرگونه اجزای الحاقی غیرهمسطح بر روی کف پله ممنوع می‌باشد.
- در کناره‌های عرضی پله، پیش‌بینی جزییات اجرایی به نحوی که مانع لغزش عصاب شود الزامی است.
- نصب دست‌انداز در طرفین پله الزامی است.
- لبه جلوی پله باید دارای رنگ متضاد و متمایز از سایر اجزا پله باشد تا کسانی که ضعف بینایی دارند بتوانند محدوده پله را تشخیص دهند. عرض این محدوده باید روی کف پله بین ۵ تا ۶/۵ سانتیمتر و روی ارتفاع پله بین ۳ تا ۵/۵ سانتیمتر و از مصالح ضد لغزش باشد.
- حد پله باید با نواری به عرض ۴۰ سانتیمتر در ابتدا و انتهای راه‌پله با رنگی متمایز و ایجاد تغییر در بافت کف برای کم‌بینایان مشخص شود.
- پله‌ها نباید لبه تیز داشته باشند و پوشش پله‌ها باید از جنس مصالح غیر لغزنده باشد.
- دست‌اندازها باید دارای رنگ متمایز از زمینه و با مصالح ضد لغزش طراحی شوند به گونه‌ای که دست روی آن‌ها سر نخورد.

- حداقل ارتفاع آزاد فضای زیر پله باید ۲ متر باشد. لازم است حدود سطوحی که کمتر از این ارتفاع دارند با موانعی به ارتفاع ۶۸ سانتیمتر برای کم‌بینایان و نابینایان مشخص شود (شکل ۳-۶).



x اندازه ها به سانتیمتر است.

شکل ۳-۶- نصب مانع در موقعیت‌های با ارتفاع کمتر از ۲ متر

• شیب‌راه

- کف‌سازی سطوح شیب دار به‌خصوص در صورتی که در فضای باز طراحی شده باشند باید الزاماً از مصالح ضد لغزش و دارای اصطکاک باشد.
- لازم است رنگ سطح شیب‌راه از رنگ پاگرد متمایز گردد.
- لازم است دو طرف شیب‌راه حاشیه‌ای با ارتفاع حداقل ۱۰ سانتیمتر (جهت مشخص نمودن حدود عرضی شیب‌راه برای عصای نابینایان) داشته باشد.
- برجسته کردن سطح (بکارگیری علائم حسی در کف) بر روی سطح شیب‌راه‌ها مجاز نیست.
- دست‌انداز شیب‌راه‌ها باید دارای رنگ متمایز از زمینه خود و از مصالح ضد لغزش ساخته شوند همچنین در ساخت آنها استفاده از فلزات براق که برای افراد با ضعف بینایی با ایجاد انعکاس، مشکل ایجاد می‌کنند مجاز نیست.

• پله برقی

- لازم است محدوده پله برقی در ابتدا و انتهای آن با تغییر کف‌سازی و با استفاده از یک سطح ضد لغزش، مشخص شود.
- لازم است بدنه‌های پله برقی از مصالح غیر براق ساخته شوند تا با انعکاس نور برای افراد با مشکل بینایی مشکل ایجاد نشود.

• آسانسور

- در صورتیکه آسانسور برای استفاده با صندلی چرخدار برنامه‌ریزی شده باشد لازم است ابعاد زیر برای کابین آن در نظر گرفته شود:
 - در صورتیکه درهای ورودی آسانسور در دو طبقه در یک جهت باشند و نیاز به چرخش صندلی در کابین وجود داشته باشد حداقل ابعاد $2 \times 1/5$ متر است.
 - در صورتیکه درهای ورودی آسانسور در دو طبقه در دو جهت مقابل هم باشد و نیازی به چرخش صندلی در داخل کابین وجود نداشته باشد، لازم است حداقل ابعاد $1/4 \times 1/1$ متر در نظر گرفته شود. در این حالت توصیه می‌شود برای استفاده صندلی‌های چرخدار بزرگتر ابعاد کابین $1/5 \times 1/1$ متر باشد.
- توصیه می‌شود که آسانسورها به گونه‌ای طرح‌ریزی شوند که در ورودی کابین در دو طبقه مبدا و مقصد در یک جهت نباشند تا نیازی به چرخش صندلی چرخدار در داخل کابین نباشد.
- در صورت تعبیه آسانسورهای شیشه‌ای طراحی باید به شکلی باشد که برای افراد کم بینا مشکلی ایجاد نشود و حدود آسانسور مشخص باشد.
- توصیه می‌شود خط بریل در کنار دکمه‌های طبقات نصب گردد.
- دکمه‌های کنترل آسانسور باید در ارتفاع بین ۱ تا $1/2$ متر نصب شود و کابین مجهز به هندریل (دستگیره کمکی) در ارتفاع ۹۰ سانتیمتری از کف باشد.
- لازم است رنگ درب آسانسور متمایز از رنگ دیوارهای اطراف آن باشد.
- کف کابین آسانسور باید از مصالح ضد لغزش و مات (ضدانعکاس) ساخته شده باشد.
- در ایستگاه‌های با سکوی کناری توصیه می‌گردد دسترسی آسانسورها از سطح زمین به صورت مستقیم با سکو برقرار باشد.

۳-۳-۵- مبلمان و مصالح

- توصیه می‌گردد در طرح‌ریزی نازک‌کاری پله‌ها کلیت فضایی مسیر راه‌پله مورد توجه قرار گیرد و طرح دیوار و سقف به صورت یکپارچه و در امتداد یکدیگر فرمی واحد تشکیل دهد. در این حالت مشخصات معماری دیوار و سقف (فرم، رنگ، هندسه و...) در جهت تاکید بر کلیت فضایی در یکدیگر ادغام می‌شوند.
- لازم است در طرح نازک‌کاری با انتخاب مصالح، رنگ، نورپردازی و... آستانه ورود به فضای پله مشخص و نسبت به سایر بخش‌های فضایی ایستگاه متمایز گردد.
- توصیه می‌شود طرح مبلمان و نازک‌کاری در پیرامون آستانه ورود به فضای پله عاری از تنوع دیداری و پویایی فضایی باشد و با بکارگیری ریتم یکنواخت در عناصر سازنده فضا محیطی آرام خلق شود.
- نصب تابلوهای تبلیغاتی و نقشه‌های راهنما در آستانه فضای پله‌ها ممنوع است.

- لازم است خطوط نازک کاری در دیوارها نظیر شیار سنگ های دیوار یا خطوط فرم معماری دیوار عمود بر سطح افق طرح ریزی شوند و از طراحی خطوط عمود بر شیب پله پرهیز شود.
- در صورت نصب تابلوهای تبلیغاتی در مسیر پله لازم است این تابلوها به صورت عمودی نصب شود و از نصب مورب تابلوها پرهیز شود.
- لازم است طرح نازک کاری و ریتم عناصر سازنده فضا در طول مسیر پله ثابت باشد.

۳-۳-۶- طرح ریزی ابعاد مسیرهای حرکتی عمودی

• راه پله

- ترازهای سرویس دهی در راه پله ها مطابق جدول (۳-۳) می باشد:

جدول ۳-۳- تراز سرویس دهی در راه پله

تراز سرویس دهی	میانگین فضای مسافران (متر مربع بر نفر)	نرخ عبوری مسافران در واحد عرض (نفر بر دقیقه بر متر)	ویژگی های فضایی
A	$\geq 1/9$	≤ 16	فضای کافی برای انتخاب آزادانه سرعت و عبور مسافران وجود دارد. شناوری جهت مقابل برخوردها را محدود می کند.
B	$1/9 - 1/4$	$16 - 23$	فضای کافی برای انتخاب سرعت وجود دارد، برای عبور مسافران خیلی کند، کمی محدودیت وجود دارد. حرکت در دو جهت با کمی برخورد صورت می گیرد.
C	$1/4 - 0/9$	$23 - 33$	سرعت حرکت کمی محدود می گردد در نتیجه عبور برای مسافران کند محدود است. حرکت در دو جهت گاهی با برخورد بین مسافران صورت می گیرد.
D	$0/9 - 0/7$	$33 - 43$	سرعت حرکت محدود است. عبور برای مسافران کند مقدور نیست. حرکت در دو جهت با برخورد زیاد بین مسافران صورت می گیرد.
E	$0/7 - 0/4$	$43 - 56$	سرعت همه مسافران کاهش می یابد. حرکت با توقف های پی در پی روبرو است و حرکت در دو جهت با برخوردهای بسیار زیاد بین مسافران صورت می گیرد.
F	$\leq 0/4$	متغیر	اختلال کامل در جریان عبور مسافران وجود دارد حرکت با توقف های بسیار زیاد همراه است و سرعت حرکت وابسته با سرعت کندترین مسافر می باشد.

- روند محاسبه عرض لازم برای راه پله ها به ترتیب زیر است:

در این ارتباط لازم است در صورتی که حرکت غالب در دو جهت باشد، حداقل تراز سرویس دهی C و در صورتی که حرکت غالب در یک جهت باشد تراز سرویس دهی D مبنای محاسبه قرار گیرد.

○ تعیین حداکثر نرخ جریان عبور مسافران بر مبنای تراز سرویس دهی مطلوب

○ محاسبه نرخ جریان عبور مسافران ایستگاه در دقیقه با توجه به برآورد اوج تقاضای سفر در ساعت، مطابق

جدول (۲-۷)

○ محاسبه عرض مورد نیاز راه پله با تقسیم نرخ عبوری مسافران در دقیقه بر نرخ عبوری مسافران در تراز

سرویس دهی انتخاب شده

- در صورتی که تراز سرویس‌دهی D (برای عبور با یک جهت غالب) ملاک عمل قرار گیرد به عرض نهایی محاسبه شده حداقل یک خط عبوری به عرض ۷۵ سانتیمتر افزوده شود.

$$X = \left(\frac{(P/\text{min}) \text{ نرخ جریان عبور مسافران ایستگاه در دقیقه}}{(P/\text{min/m}) \text{ جریان مسافر در راهرو در تراز سرویس دهی "C,D"}} \right) \times (m) \text{ عرض راه‌پله}$$

- $X = 0$ اگر حرکت غالب در دو جهت و تراز سرویس‌دهی C باشد.
- $X = 75$ سانتیمتر اگر حرکت غالب در یک جهت و تراز سرویس‌دهی D باشد. عرض به دست آمده فاصله بین دست‌اندازها بوده و لازم است عرض دست‌اندازهای میانی و جانبی نیز به آن اضافه شود.
- جریان حرکت مسافران خروجی از یک ایستگاه، تابع سرفاصله زمانی توقف قطارها می‌باشد. بر این اساس مسافران خروجی بر اساس یک نظم و روند ثابت وارد ایستگاه نمی‌شوند. این مسافران در لحظه توقف قطار، وارد ایستگاه شده و لازم است تا قبل از توقف قطار بعدی، ایستگاه را ترک کنند اما برنامه‌ریزی فیزیکی برای اجزایی نظیر راه‌پله‌ها بر اساس نرخ جریان عبوری در یک دقیقه اوج می‌باشد. لذا در صورتی که سرفاصله زمانی قطارها از یک دقیقه بیشتر باشد، همواره بین تعداد نفراتی که ظرفیت پله برای آنها برنامه‌ریزی شده و تعداد نفرات مسافران خروجی که از قطار پیاده می‌شوند اختلاف وجود دارد و این اختلاف باعث تشکیل فضای انتظار قبل از پله‌های خروج از سکو خواهد شد. گام اول برای محاسبه سطح مورد نیاز برای فضای انتظار، محاسبه حداکثر تعداد مسافرانی است که در یک زمان به راه‌پله می‌رسند و این تعداد با سرفاصله زمانی توقف قطارها ارتباط مستقیم دارد. بر اساس توضیحات فوق، ابعاد مورد نیاز برای فضای انتظار در راه‌پله به شرح زیر محاسبه می‌گردد:

- محاسبه ظرفیت راه‌پله
- محاسبه حداکثر تعداد مسافرانی که همزمان به راه‌پله می‌رسند.
- به دست آوردن تعداد مسافران بیشتر از ظرفیت راه‌پله با کسر حداکثر تعداد مسافران از ظرفیت راه‌پله
- به دلیل زمان کوتاه مکث در فضاهای انتظار قبل از پله، تراز سرویس‌دهی "D" برای انتظار مناسب می‌باشد. لذا از حاصلضرب تعداد مسافران بیش از ظرفیت پله در 0.5 مترمربع، مساحت فضای انتظار لازم برای پله به دست می‌آید.

• شیبراه

- تراز سرویس‌دهی شیبراه‌ها مانند راهروها در نظر گرفته می‌شود. لذا محاسبه عرض مورد نیاز شیبراه نیز مشابه راهروها می‌باشد.
- نحوه محاسبه عرض شیبراه مورد نیاز مانند روش محاسبه عرض راهروها است مگر آنکه شیب شیبراه بیش از $1:20$ (معادل 5%) باشد که در آن صورت در محاسبه 10% از ظرفیت جریان عبوری کاسته می‌شود.

• پله برقی

- ظرفیت پله برقی مناسب برای ایستگاه‌های قطار شهری مطابق با جدول (۳-۴) می‌باشد:

جدول ۳-۴- ظرفیت پله برقی

عرض کف پله (متر)	سرعت حرکت (متر/دقیقه)	ظرفیت (نفر/دقیقه)	ظرفیت (نفر/ساعت)
۱	۳۶/۶	۹۰	۵۴۰۰

- مراحل تعیین تعداد پله برقی‌های لازم در ایستگاه به شرح زیر است:

- تعیین بازه زمانی مناسب برای تحلیل با توجه به موقعیت پله برقی در ایستگاه برای ۱۵ دقیقه یا کمتر
- برآورد شمار مسافران در جهت حرکت پله برقی برای بازه زمانی مورد تحلیل
- محاسبه جریان عبوری مسافران (نفر در دقیقه) با تقسیم شمار مسافران بر تعداد دقایق
- انتخاب ظرفیت اسمی پله برقی (نفر در دقیقه) براساس عرض و سرعت پله برقی بر مبنای جدول (۳-۴)
- محاسبه تعداد پله برقی مورد نیاز با تقسیم جریان عبوری مسافران بر ظرفیت اسمی یک پله برقی

$$(n) = \frac{(P/\text{min}) \text{ نرخ جریان عبور مسافران ایستگاه در دقیقه}}{(P/\text{min}) \text{ ظرفیت اسمی پله برقی}} \quad \text{تعداد پله برقی}$$

- در صورتی که حرکت عمودی صرفاً بر مبنای پله برقی برنامه‌ریزی شده باشد (پله ثابت در کنار آن جانمایی نشده باشد) و عدد به دست آمده از تقسیم فوق دارای اعشار تا ۰/۲ باشد تعداد پله برقی مورد نیاز به عدد کوچکتر و اگر مساوی یا بزرگتر از ۰/۲ باشد تعداد پله برقی مورد نیاز عدد بزرگتر خواهد بود.

• آسانسور

- محاسبه تعداد آسانسور

- تعداد آسانسورهای مورد نیاز بعد از تعیین ظرفیت آسانسور به ترتیب زیر محاسبه می‌شود. باید توجه شود که عدد به دست آمده در صورتی که دارای اعشار باشد همیشه به عدد بزرگتر تبدیل می‌شود.

$$\text{تعداد مسافران که در یک دقیقه اوج از آسانسور استفاده می‌کنند (p/t)} \times \text{زمان چرخه آسانسور (t)} = \frac{\text{تعداد آسانسور مورد نیاز}}{\text{ظرفیت آسانسور (p)}}$$

- شمار مسافران یک دقیقه اوج که از آسانسور استفاده می‌کنند = جریان عبوری مسافران یک دقیقه اوج در جهت حرکتی شلوغ‌تر ضربدر نسبت افرادی که پیش‌بینی می‌شود که از آسانسور استفاده کنند.
- زمان چرخه آسانسور = زمانی که یک بار کامل آسانسور مسیر رفت و برگشت را طی می‌کند که زمان‌های توقف در طبقات نیز در آن لحاظ می‌شود.

محاسبه فضای انتظار آسانسور

○ تعداد مسافران منتظر مقابل آسانسورها به ترتیب زیر محاسبه می‌شود:

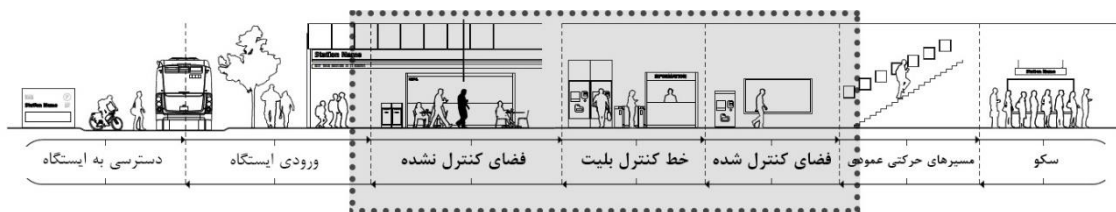
$$\text{تعداد مسافران منتظر آسانسور} = \frac{\text{تعداد مسافران که در یک دقیقه اوج از آسانسور استفاده می‌کنند (p/t)} \times \text{زمان چرخه آسانسور (t)}}{\text{تعداد آسانسور} \times \text{ظرفیت آسانسور (p)}}$$

○ به طور معمول برای مسافران مساحت ۰/۴۵ مترمربع و برای مسافرانی که چمدان حمل می‌کنند مساحت ۰/۸۵ مترمربع مورد نیاز است.

۳-۴- ضوابط طراحی سالن فروش بلیت

۳-۴-۱- طرح‌ریزی سالن فروش بلیت در ارتباط با محیط شهری پیرامون ایستگاه

در ایستگاه قطار شهری سالن فروش بلیت جاییگاهی است که در آن فرآیند خرید و کنترل بلیت صورت می‌گیرد این بخش می‌تواند به صورت همسطح (در تلفیق با ورودی ایستگاه) زیر زمین یا بالاتر از سطح زمین طرح‌ریزی شود و بنابر نسبتی که با سکوی ایستگاه به وجود می‌آورد گونه‌های مختلف ایستگاه قطار شهری شکل می‌گیرد در صورتی که این فضا در تلفیق با ورودی ایستگاه و بصورت همسطح طرح‌ریزی گردد رعایت تمام مواردی که در بخش ورودی ایستگاه و الزامات ناشی از محیط شهری بر آن عنوان گردید شامل سالن فروش بلیت نیز می‌گردد (شکل ۳-۷).



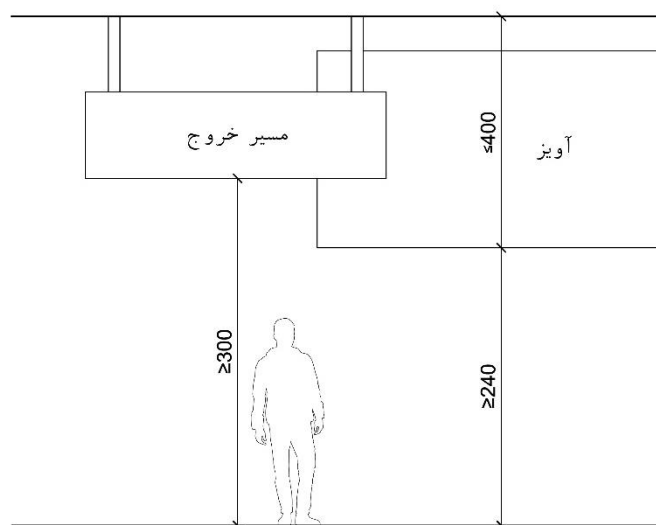
شکل ۳-۷- موقعیت سالن فروش بلیت در سلسله مراتب دسترسی ایستگاه

۳-۴-۲- طرح‌ریزی سالن فروش بلیت در ارتباط با الزامات ایستگاه

- طرح‌ریزی سالن فروش بلیت برای هر ایستگاه با توجه به محدودیت‌های سایت و الزامات دسترسی مسافران متفاوت است. فارغ از تفاوت‌های طراحی در تمامی موارد لازم است گیشه‌های فروش بلیت و دروازه‌های کنترل در روند حرکتی مسافران اختلالی ایجاد نکنند و فضای انتظار و عبوری کافی برای مسافران پیش‌بینی شود.
- بخش‌هایی از سالن بلیت به موقعیت‌هایی اختصاص دارد که نقاط تصمیم‌گیری برای ادامه مسیر می‌باشد. خوانایی فضا در این موقعیت‌ها اصلی‌ترین عاملی است که لازم است طراح مورد توجه قرار دهد به گونه‌ای که کاربران به

سهولت جهت‌های فضا را تشخیص دهند، موقعیت خود را شناسایی و بتوانند فعالیت مورد نظر خود را پیگیری کنند.

- بخش‌هایی از سالن به مسیرهای عبوری و جریان حرکت مسافران اختصاص دارد. اصلی‌ترین عاملی که لازم است در این بخش مورد نظر طراح قرار گیرد سهولت جریان حرکت و حذف موانع و نقاط مکث از این بخش می‌باشد.
- بخش‌های ارائه خدمات به مسافران می‌تواند از نوع خدمات ایستگاهی یا شامل خدمات جنبی و ارائه تسهیلات به مسافران باشد. لازم است بخش‌های مربوط به خدمات جنبی و ارائه تسهیلات از جریان حرکت مسافران جدا شود و از جانمایی آنها در نقاطی که موجب اختلال در کارکرد اصلی ایستگاه می‌شود پرهیز گردد.
- در تعیین ارتفاع سالن فروش بلیت لازم است تناسب فضایی مورد توجه قرار گیرد و ارتفاع سالن با ابعاد آن متناسب باشد در این ارتباط توصیه می‌گردد تا حد امکان ارتفاع سقف بلند باشد.
- حداقل ارتفاع مجاز سالن فروش بلیت از کف‌سازی نهایی تا زیر سقف کاذب ۳ متر است تنها در صورتی که هیچ یک از ابعاد آویزها از سقف از ۲ متر بیشتر نباشد ارتفاع مفید را می‌توان تا ۲/۴ متر کاهش داد (شکل ۳-۸).



x اندازه‌ها به سانتیمتر است.

شکل ۳-۸- حداقل ارتفاع مجاز سالت فروش بلیت

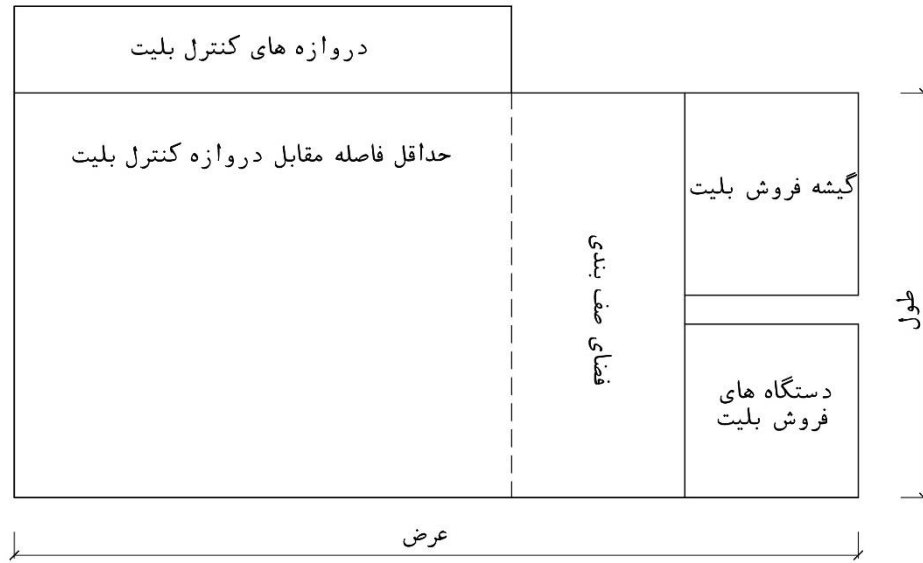
- فضای سالن بلیت از نظر کارکرد و نوع فعالیت به سه ناحیه تقسیم می‌شود:
 - بخش کنترل نشده: فضایی از سالن فروش بلیت که پیش از خط کنترل بلیت جانمایی می‌شود
 - خط کنترل بلیت: محل جانمایی دروازه‌های کنترل بلیت
 - بخش کنترل شده: در این بخش مسافران به سمت سکوی مورد نظر خود می‌روند.

۳-۴-۲-۱- بخش کنترل نشده

- به فضایی اطلاق می‌شود که برای استفاده از آن نیازی به داشتن بلیت نیست و هر ایستگاه ممکن است یک یا بیش از یک فضای کنترل نشده داشته باشد، این فضا باید در ارتباط مستقیم و در هماهنگی با ورودی‌های ایستگاه طراحی شود و دسترسی مسافران از ورودی‌ها به بخش کنترل شده را فراهم نماید.
- مسیرهای اصلی عبوری مسافران در قسمت کنترل نشده باید دسترسی از تمام ورودی‌ها را بدون تأمین کنند. فروش بلیت، اطلاعات مسافران (علائم و تابلوهای اطلاع‌رسانی) و کل تسهیلات خدماتی باید در مجاورت مسیرهای اصلی عبوری جانمایی شوند و به‌وضوح برای مسافران قابل رؤیت باشند.
- این قسمت بنا بر نوع ایستگاه می‌تواند روی سطح زمین، در ارتفاع یا زیرزمینی طراحی شود و به‌عنوان زیرگذر یا روگذر شهری کارایی داشته باشد.
- فضاهایی که در این بخش جانمایی می‌شوند باید به نحوی طراحی شوند که در نظام حرکتی مسافران در مسیر دسترسی به سکوها اختلالی ایجاد نشود.

۳-۴-۲-۲- دروازه‌های کنترل بلیت

- دروازه‌های کنترل بلیت به ۳ دسته زیر تقسیم می‌شوند:
 - دروازه‌های ورودی
 - دروازه‌های خروجی
 - دروازه‌های مناسب برای افراد دارای بار یا بر روی صندلی چرخ‌دار
- لازم است در هر موقعیتی که دروازه‌های کنترل بلیت طرح‌ریزی می‌شود حداقل تعداد سه دروازه در نظر گرفته شود.
- در صورت مجاورت بخش مربوط به فروش بلیت با دروازه‌های کنترل بلیت چیدمان عمومی مطابق دو فرم کلی زیر است در سایر ترکیب‌بندی‌ها و چیدمان اجزای سالن فروش بلیت لازم است موارد رعایت شده در این دو ترکیب اصلی مورد توجه قرار گیرد.
 - قرارگیری دروازه‌های کنترل عمود بر گیشه‌های فروش بلیت (شکل ۳-۹)



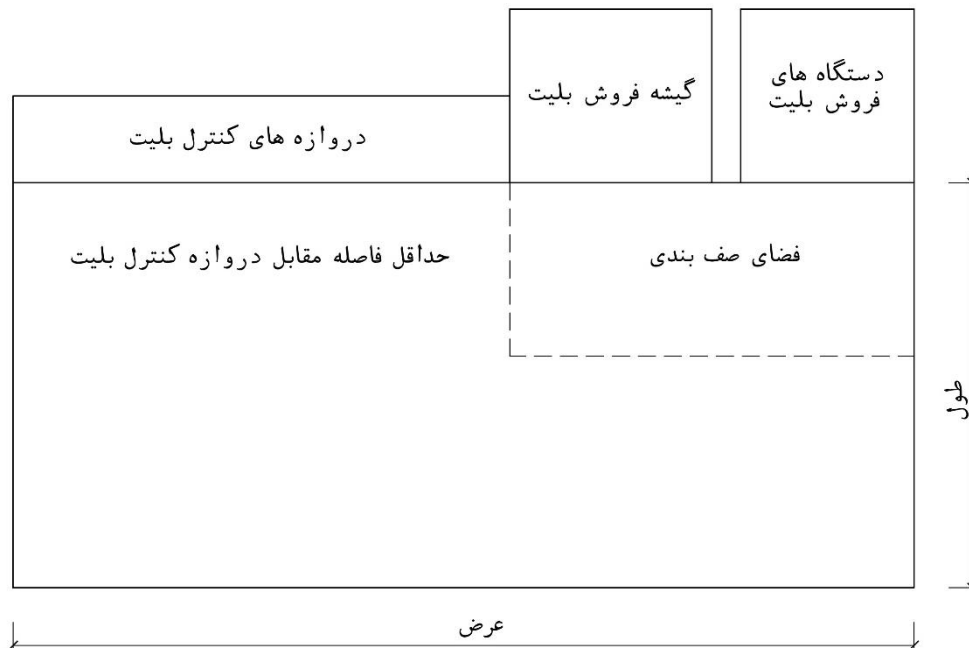
شکل ۳-۹- چیدمان سالن فروش بلیت با دروازه های کنترل عمود بر گیشه های فروش بلیت

در این حالت حداقل عرض سالن بلیت برابر با عرض خط دروازه های کنترل به اضافه ناحیه انتظار در مقابل

گیشه و دستگاه های فروش بلیت است. طول سالن برابر است با بزرگ ترین عدد مابین سه عدد زیر:

- حداقل فاصله مورد نیاز مقابل دروازه کنترل بلیت (مطابق جداول (۲-۵) و (۲-۶))
- طول گیشه و دستگاه های فروش بلیت
- طول به دست آمده از حاصل تقسیم مساحت لازم برای فضای کنترل نشده بر حداقل عرض مورد نیاز قسمت کنترل نشده

- قرارگیری دروازه های کنترل در امتداد گیشه های فروش بلیت (شکل ۳-۱۰)



شکل ۳-۱۰- چیدمان سالن فروش بلیت با دروازه‌های کنترل در امتداد گیشه‌های فروش بلیت

در حالت دوم حداقل عرض سالن بلیت برابر با عرض خط دروازه‌های کنترل به اضافه عرض گیشه و دستگاه‌های فروش بلیت است. طول مورد نیاز برابر است با بزرگ‌ترین عدد مابین دو عدد زیر:

- حداقل فاصله مورد نیاز مقابل دروازه کنترل بلیت (مطابق جداول (۲-۵) و (۲-۶))
- طول به دست آمده از حاصل تقسیم مساحت لازم برای فضای کنترل نشده بر حداقل عرض مورد نیاز قسمت کنترل نشده

۳-۴-۲-۳- قسمت کنترل شده

- این بخش بین خطوط کنترل بلیت و سکوها قرار دارد و شامل فضاهای عبوری، انتظار، المان‌های حرکتی عمودی و افقی می‌شود.
- مهم‌ترین مسئله در طراحی بخش کنترل شده، آشکار کردن ساختار حرکتی در ایستگاه برای مسافران است.
- لازم است حرکت مستقیم بین خط کنترل بلیت و سکوها با ایجاد خطوط دید روشن و چیدمان مناسب و منطقی تسهیل شود. دسترسی به سکوها می‌تواند شامل المان‌های حرکتی عمودی از جمله پله‌ها، پله‌برقی‌ها و آسانسورها باشد در طراحی مسیرهای حرکتی بین خط کنترل بلیت و المان‌های حرکتی عمودی لازم است به منظور جلوگیری از تداخل و سردرگمی در مسیریابی تمامی عناصر زائد از مجموعه طرح حذف شود.
- مسافران در این قسمت باید بتوانند به سرعت به سمت سکوها حرکت کنند و ایجاد فضاهای مکث و کاربری‌های جنبی در این بخش مناسب نیست.

- لازم است برای مسیریابی در بخش کنترل شده تابلوهای راهنما در مکان‌های مناسب و نقاط عطف سالن نصب شود.
- در صورت امکان پیشنهاد می‌گردد در فضای کنترل شده با ایجاد امکان دید به راهروها و سکوها تا حد امکان بر خوانایی فضا تاکید شود.

۳-۴-۳- طرح‌ریزی سالن فروش بلیت در هماهنگی با شرایط اقلیمی

- در مورد ایستگاه‌های هم سطح و بالاتر از سطح زمین بنابر شرایط اقلیمی حاکم بر سایت رعایت کلیه ضوابط طراحی اقلیمی ضروری است.

۳-۴-۴- طرح‌ریزی سالن فروش بلیت در ارتباط با الزامات دسترسی کم توانان جسمی

- اگر دروازه‌های کنترل بلیت چرخشی باشند باید یک مسیر دسترسی موازی برای افراد کم‌توان جسمی طراحی شود که به‌صورت خودکار یا توسط کارکنان کنترل شود.
- در صورت نصب دروازه‌های کنترل بلیت ماشینی، حداقل یکی از آنها باید دارای عرض حداقل ۹۰ سانتیمتر برای عبور صندلی چرخ‌دار با طول حداکثر ۱/۲۵ متر باشد.
- لازم است نشانه‌ها و علائم هشدار بر روی کف‌سازی برای کمک به نابینایان و ناشنوایان جهت پیدا کردن مسیر عبور، نصب شوند.
- لازم است جای سکه یا ژتون طوری طراحی شود که به‌وضوح قابل مشاهده و برای کم‌بینایان یا کسانی که مهارت‌های دستی ضعیف‌تر (توانایی فیزیکی محدودتری) دارند به‌راحتی قابل استفاده باشد.
- لته‌های دروازه‌های کنترل بلیت اتوماتیک باید طوری طراحی شده باشند که در حین باز و بسته شدن آنها آسیبی به مسافران نزنند و رنگ آنها باید از سایر قسمت‌های دروازه متمایز باشد.

۳-۴-۵- مبلمان و مصالح

- با توجه به تعدد عملکردها در سالن بلیت توصیه می‌شود با طرح نازک‌کاری و بکارگیری مصالح نقاط کلیدی مرتبط با کارکرد اصلی ایستگاه برجسته شود.
- توصیه می‌شود نقاط ابتدا و انتهای مسیر در سالن بلیت به واسطه طرح نازک‌کاری و با بکارگیری مصالح نمایان شوند.
- تنوع مصالح مورد استفاده در سالن باید در جهت تقویت نظم دیداری و در چارچوب کلیت فضایی آن باشد.
- لازم است از بکارگیری عناصر زائد در فرم نازک‌کاری و اغتشاش بصری ناشی از آن پرهیز گردد.
- در صورت وجود موانعی مانند ستون در فضای سالن لازم است موقعیت آنها با فرم نازک‌کاری و انتخاب مصالح متضاد با زمینه، برجسته شود.

- در کفسازی سالن فروش بلیت حداقل میزان مقاومت لغزشی مصالح ۳۶ PTV است.
- لازم است در فرم نازک‌کاری ایستگاه و مصالح بکار گرفته شده در طرح، موقعیت تابلوهای راهنمای مسافران تعریف و در اولویت اول دیداری قرار گیرد سایر اجزا و مبلمان بکار گرفته شده نظیر تابلوهای تبلیغاتی، عناصر هنری، تابلوهای سطوح تجاری و... به هیچ وجه نباید در رقابت دیداری با تابلوهای راهنمایی قرار گیرند.
- لازم است طرح نازک‌کاری و فرم دیوارها و سقف با قابلیت‌ها و ویژگی‌های مصالح بکار گرفته شده در آنها تطابق کامل داشته باشد.
- توصیه می‌شود با استفاده از رنگ‌های روشن در مصالح بکار گرفته شده در دیوار و سقف بر وسعت فضای سالن بلیت تاکید شود.
- تعداد و چیدمان مبلمان و عناصر واقع در سالن نظیر صندلی‌ها، تابلوهای آویز از سقف یا نصب شده بر دیوار، دستگاه‌های فروش، دستگاه‌های ATM، سطوح تجاری و... باید به گونه‌ای باشد که موجب ادراک فضایی وسیع و گشوده شود و حرکت آزادانه مسافران در سالن میسر باشد.
- در جهت القای قرارگیری در فضایی وسیع و گشوده توصیه می‌شود در بخش‌هایی از سالن که ارتفاع کمتری دارد، از ابعاد کوچک‌تر در شبکه‌بندی سقف استفاده شود.
- توصیه می‌شود در جهت حفظ کلیت فضایی سالن شبکه‌بندی و خطوط نازک‌کاری دیوار و سقف از هندسه واحد تبعیت نماید.

۳-۴-۶- طرح‌ریزی ابعاد سالن فروش بلیت

۳-۴-۶-۱- طرح‌ریزی ابعاد در بخش کنترل نشده

- قسمت کنترل نشده سالن فروش بلیت محیط پرتحرکی است که تنوع فعالیت‌های موجود در آن می‌تواند بر روی جریان حرکتی عبوری مسافران تأثیر زیادی بگذارد از این رو در نظر گرفتن تراز سرویس‌دهی مناسب در طراحی این فضا از اهمیت زیادی برخوردار است.
- محاسبه مساحت لازم برای فضای کنترل نشده به شرح زیر انجام می‌شود:

$$\text{جریان عبوری } ۱۵ \text{ دقیقه اوج} \times \text{متوسط فضای انتظار لازم برای هر نفر بر مبنای تراز سرویس‌دهی (C)} = \text{مساحت فضای کنترل نشده سالن فروش بلیت}$$

۱۵

۳-۴-۶-۲- برآورد تعداد دروازه‌های کنترل بلیت

- تعداد دروازه‌های مورد نیاز بر اساس ظرفیت که بستگی به نوع آن‌ها دارد محاسبه می‌شود. تعداد دروازه‌ها باید بتواند شرایط عبور مسافران در ساعت اوج تقاضای سفر را فراهم آورد.

- بنابر موقعیت ایستگاه در سطح شهر لازم است تمهیدات ویژه برای زمان‌های خاص در نظر گرفته شود. همچنین کاراکتر مسافران از جمله مسافران با چمدان، کالسکه، صندلی چرخ‌دار یا سایر وسایل کمک حرکتی باید مورد توجه قرار گیرد و احتمال خرابی یا در دست تعمیر بودن یک یا چند دروازه در محاسبات وارد شود.
- ضروری است ظرفیت دروازه‌های کنترل بلیت در هماهنگی با سایر عناصر ایستگاه برنامه‌ریزی شود.
- ظرفیت دروازه‌های کنترل بلیت تابع روند عبوری مسافران و سرفاصله زمانی ورود مسافران است و بر اساس حداقل زمان لازم برای عبور هر مسافر تعیین می‌گردد.
- متوسط سرفاصله عبور مسافران در انواع مختلف دروازه‌های کنترل بلیت مطابق جدول (۳-۵) است.

جدول ۳-۵- ظرفیت دروازه‌های کنترل بلیت

نوع دروازه	متوسط سرفاصله عبوری یک نفر (ثانیه)	ظرفیت (نفر/دقیقه)
ورود آزاد	۱-۱/۵	۴۰-۶۰
جمع‌آوری بلیت توسط کارمندان	۱/۷-۲/۴	۲۵-۳۵
گشایش دستگاه با سکه یا ژتون	۱/۲-۲/۴	۲۵-۵۰
دروازه با کارت مغناطیسی، دو لته‌ای-ارتفاع کم	۲/۳-۲/۹	۲۱-۲۶
دروازه با کارت مغناطیسی، دو لته‌ای-ارتفاع زیاد	۲/۴	۲۵
دروازه با کارت مغناطیسی، گردان	۲/۶-۲/۹	۲۱-۲۳
دروازه خروجی (عرض ۹۰ سانتیمتر)	۰/۸	۷۵
دروازه خروجی (عرض ۱/۲ متر)	۰/۶	۱۰۰
دروازه خروجی (عرض ۱/۵ متر)	۰/۵	۱۲۵

- محاسبه تعداد دروازه‌های کنترل بلیت لازم در ایستگاه مطابق فرآیند زیر انجام می‌گردد:

$$X + \frac{\text{کل جریان خروجی اوج}}{\text{ظرفیت دروازه در دقیقه} \times \text{سرفاصله زمانی ورود قطارها}} + \frac{\text{جریان ورودی ۵ دقیقه اوج}}{5 \times \text{ظرفیت دروازه در دقیقه}} = \text{تعداد دروازه‌های کنترل بلیت}$$

- در صورتی که اعداد دارای اعشار باشند گرد کردن افزایشی لازم است.
 - در صورتی که تعداد دروازه‌ها تا ده عدد باشد $X=1$ و اگر بیش از ۱۰ عدد باشد $X=2$ در نظر گرفته می‌شود.
 - عدد به دست آمده از این فرمول نشان‌دهنده حداقل تعداد دروازه‌های کنترل بلیت مورد نیاز است.
 - در صورتی که از چند نوع دروازه به صورت ترکیبی استفاده شود باید ظرفیت واحد هر گونه از دروازه‌ها در محاسبه جداگانه مد نظر قرار گیرد.
- تعداد دروازه‌های عریض تر (مختص عبور معلولین، کالسکه بچه، افراد دارای بار) مطابق جدول (۳-۶) در نظر گرفته می‌شود:

جدول ۳-۶- حداقل تعداد دروازه‌های عریض مورد نیاز

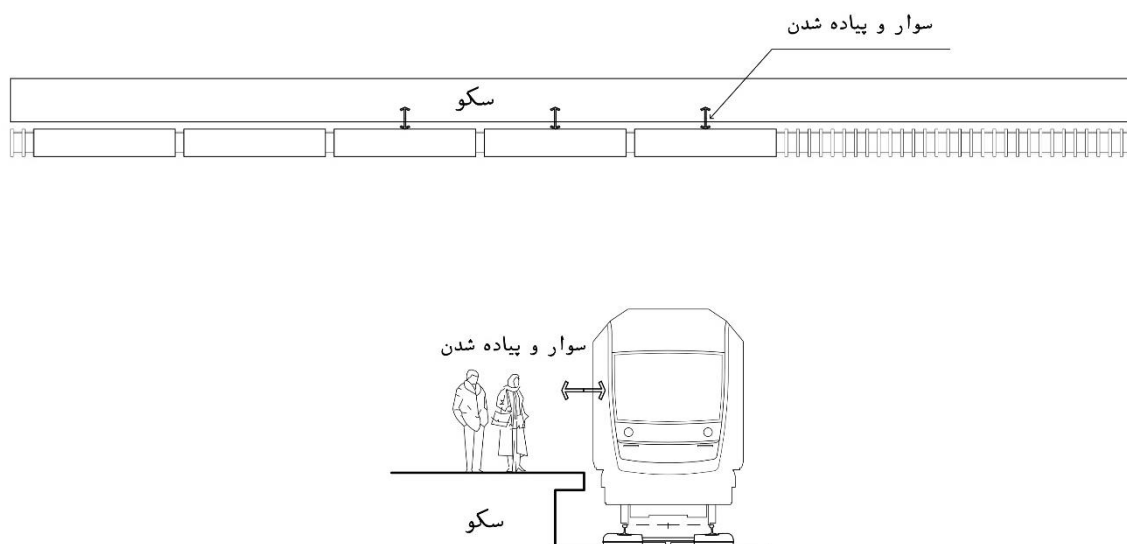
تعداد دروازه‌های عادی	حداقل تعداد دروازه‌های عریض
تا ۶	۱
تا ۱۲	۲
تا ۱۸	۳
بیش از ۱۸	۴

۳-۵- ضوابط طراحی سکو

به‌طور کلی تمام سکوها را می‌توان به دو دسته اصلی کناری و جزیره‌ای تقسیم کرد سایر انواع سکوها در واقع مدل‌های ترکیبی یا تعمیم یافته از این دو نوع سکو می‌باشند.

• سکوی کناری

- سکوهای کناری دسترسی به قطارها را در امتداد یک طرف خط فراهم می‌کنند در این حالت مسافران قبل از ورود به تراز سکو بر اساس جهت سفر خود سکوی مناسب را انتخاب می‌کنند (شکل ۳-۱۱).



شکل ۳-۱۱- سکوی کناری

• مزایای سکوهای کناری

- افزایش انعطاف‌پذیری و امکانات بیشتر برای جانمایی دسترسی‌های ورود و خروج به سکو و خروج اضطراری
- قابلیت جابجایی شمار بالای مسافران در دو جهت بدون ایجاد اختلال در حرکت

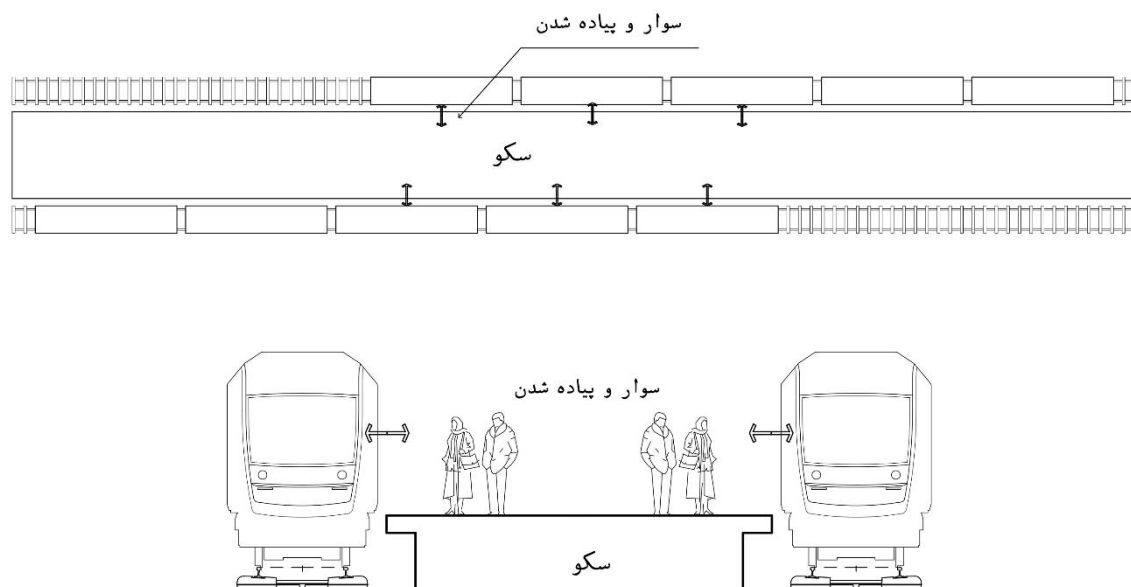
- فراهم آوردن امکانات بیشتر برای ناحیه انتظار در مقابل المان‌های حرکتی ورودی و خروجی از سکو
- انعطاف‌پذیری بیشتر برای توسعه‌های آتی

• معایب سکوهای کناری

- نیاز به تصمیم‌گیری جهت انتخاب سکوی مناسب قبل از دسترسی به تراز سکو و ممکن است با انتخاب سکوی اشتباه مسافران دچار سردرگمی شوند.
- نیاز به ارائه تابلوها و علائم بیشتر و خواناتر برای هدایت مسافران به سکوی مناسب
- نیاز به تغییر طبقه برای دسترسی به سکوی جهت مخالف
- افزایش عرض ایستگاه به دلیل بهره‌وری کمتر از فضا در صورت تفاوت میان تعداد مسافران هر سکو
- افزایش تعداد عناصر عمودی دسترسی به سکوها (در مجموع دو سکو)

• سکوی جزیره‌ای

سکوهای جزیره‌ای در بخش میانی ایستگاه بین دو خط قطار قرار می‌گیرند و از هر دو طرف می‌توانند به قطار سرویس‌دهی کنند. در این سکوها مسافران ورودی و خروجی در هر دو جهت حرکتی قطار رفت و آمد می‌کنند (شکل ۳-۱۲).



شکل ۳-۱۲- سکوی جزیره‌ای

• مزایای سکوهای جزیره‌ای

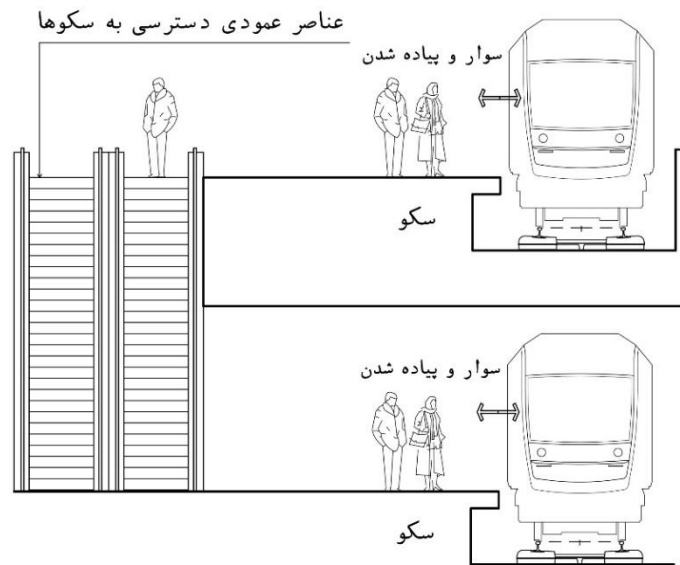
- عدم نیاز به تصمیم‌گیری برای انتخاب سکوی مناسب قبل از دسترسی به تراز سکو که باعث تسهیل جهت‌یابی، جریان عبوری آزادتر و عدم نیاز به تغییر طبقه برای تغییر دادن سکو می‌شود.
- استفاده کارآمدتر از فضا و المان‌های دسترسی عمودی (از آنجا که مسافران در هر دو جهت سفر از یک سکو استفاده می‌کنند)
- امکان کاهش عرض سکو نسبت به مجموع عرض سکوهای کناری و در نتیجه کمتر شدن عرض ایستگاه و اقتصادی‌تر بودن
- نیاز به تعداد آسانسور کمتر برای فراهم آوردن دسترسی به سکو
- امکان کاهش تعداد عناصر دسترسی عمودی
- افزایش توانایی مسافران برای استفاده از قطارها در جهت‌های حرکتی مختلف بدون نیاز به تغییر تراز ارتفاعی

• معایب سکوهای جزیره‌ای

- امکان تداخل فضای انتظار مقابل عناصر دسترسی عمودی ورود و خروج به سکو با ناحیه انتظار مسافران
- گزینه‌های محدود برای جانمایی آسانسور نسبت به سکوی کناری (از آنجا که آسانسورها باید در بخش میانی سکو جانمایی شوند)
- سطح دیوار کمتر برای جانمایی علائم، تابلوهای تبلیغاتی و هنری
- انعطاف‌پذیری کمتر برای توسعه‌های آتی
- قابلیت کمتر برای پاسخگویی به تقاضای مسافران در عناصر دسترسی عمودی به سکو

• سایر چیدمان‌های سکو

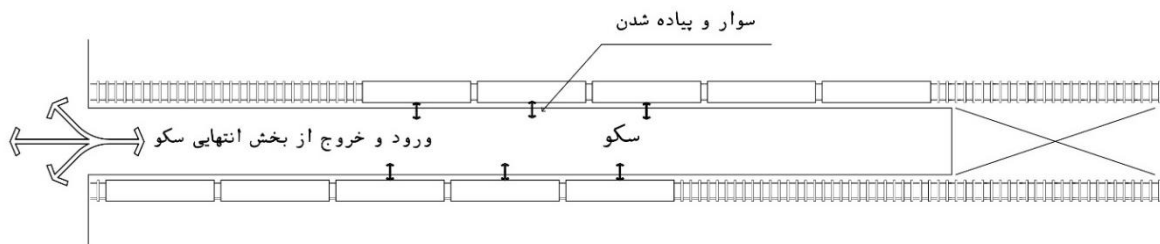
- چنانچه اشاره شد سایر انواع سکوها در واقع مدل‌های ترکیبی یا تعمیم یافته‌ای از دو گونه کناری و جزیره‌ای هستند. در ادامه شرح مختصری از این چیدمان‌ها ارائه می‌شود:
- سکوها در دو تراز متفاوت



شکل ۳-۱۳- سکوها در دو تراز متفاوت

✓ این دسته سکوها در اصل از نوع کناری بوده و غالباً بنا به دلایلی مانند محدودیت‌های سایت یا کم بودن عرض معبر، خطوط قطار در دو تراز ارتفاعی مختلف جانمایی می‌شوند. ملاحظات طراحی این گونه سکوها همانند سکوهای کناری است. باید توجه شود که در طرح‌ریزی این سکوها از یک سکو نباید به‌عنوان مسیر دسترسی به سکوی دیگر استفاده شود (شکل ۳-۱۳).

○ سکوی ایستگاه‌های انتهای خط

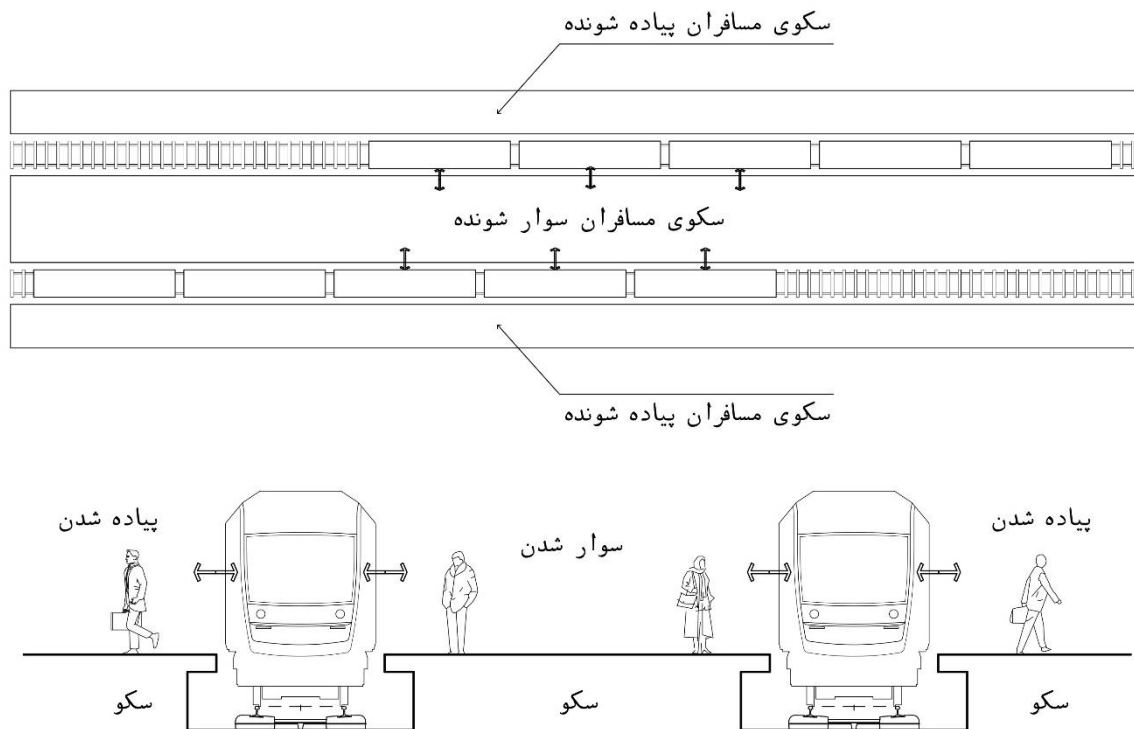


شکل ۳-۱۴- سکوی ایستگاه‌های انتهای خط

✓ در ایستگاه‌های پایانه‌ای سکوهای کناری، جزیره‌ای یا ترکیبی از این دو نوع سکو طراحی می‌شود اما از آنجا که خط به پایان می‌رسد امکان دسترسی به سکو از بخش انتهایی آن نیز وجود دارد. این سکوها بسته به نوع چیدمان سکو مزایا و معایبی همسان با سکوهای کناری و جزیره‌ای دارند. تنهایی که به‌طور خاص نسبت به سکوهای کناری و جزیره‌ای دارند امکان خروج شمار بالای مسافران

از بخش انتهایی سکو است که آن‌ها را برای جریان‌های عبوری بالا در ایستگاه‌های پایان خط مناسب می‌سازد (شکل ۳-۱۴).

○ سکوهای مجزای سوار و پیاده شدن

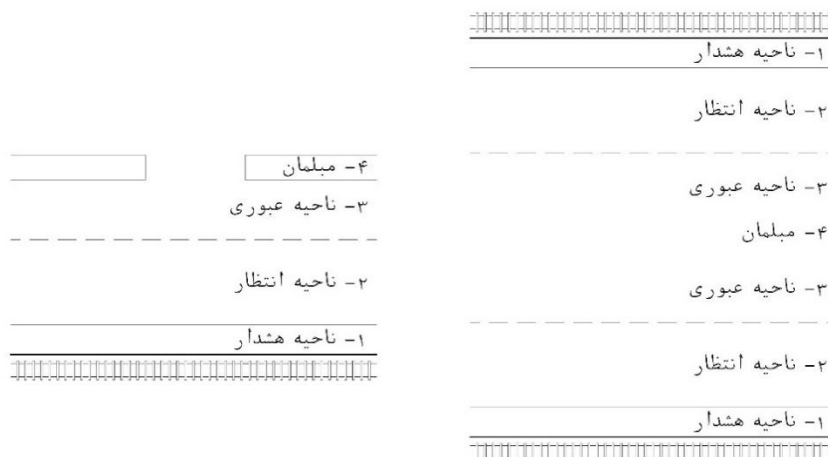


شکل ۳-۱۵ - سکوهای مجزای سوار و پیاده شدن

✓ این نوع سکوها باعث تسهیل و تسریع در جریان عبوری مسافران و سوار و پیاده شدن آن‌ها می‌شود در نتیجه زمان مورد نیاز برای توقف قطار در سکو نیز کاهش می‌یابد. این نوع از سکوها به‌طور معمول به علت هزینه ساخت بیشتر بکار گرفته نمی‌شوند، اما در ایستگاه‌هایی که شمار مسافران زیاد باشد یا مسافران ویژگی خاصی نظیر در صد بالای حمل چمدان داشته باشند می‌تواند مورد توجه طراح قرار گیرد (شکل ۳-۱۵).

✓ به طور کلی سکوی انواع ایستگاه‌ها شامل دو بخش اصلی است: ناحیه ذخیره که به مسافران منتظر سوار شدن به قطار اختصاص دارد و ناحیه تردد که مربوط به مسافران در حال رفت و آمد است. مجموع سطح سرویس‌دهی این دو ناحیه ظرفیت سکو را تعیین می‌کند.

○ بخش‌های اصلی سکو عبارتند از:



شکل ۳-۱۶- بخش‌های اصلی سکو

- ✓ ناحیه هشدار برای به حداقل رساندن خطر برخورد مسافران با قطار در حال عبور
- ✓ ناحیه انتظار که به مسافران منتظر ورود قطار (سوار شونده) اختصاص دارد.
- ✓ ناحیه عبور که باید امکان حرکت بدون مانع مسافران با حداکثر نرخ جریان عبوری مناسب با تراز سرویس‌دهی برنامه‌ریزی شده را فراهم کند.
- ✓ فضای لازم برای مبلمان سکو (شکل ۳-۱۶)

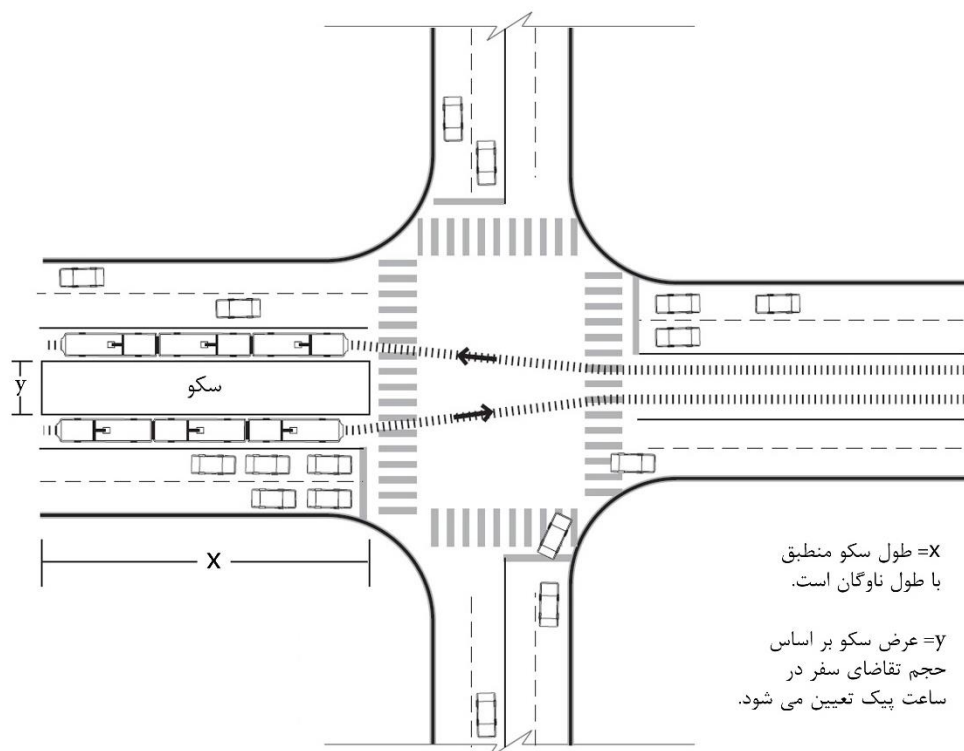
۳-۵-۱- طرح‌ریزی سکو در ارتباط با محیط شهری پیرامون ایستگاه

سکوی ایستگاه می‌تواند هم‌سطح زمین، در ارتفاع یا بصورت زیرزمینی طرح‌ریزی شود که در هر یک از این شرایط ارتباط سکو با فضای شهری پیرامون آن به شکل متفاوتی تعریف می‌شود.

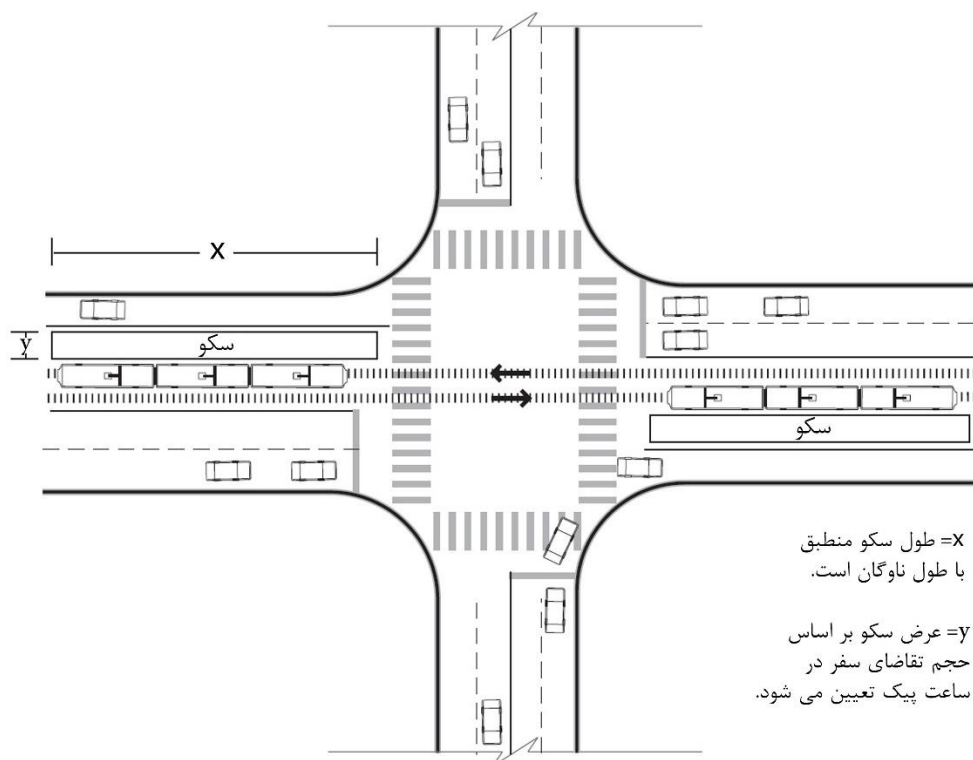
• سکوی هم‌سطح

- جانمایی سکوهای هم‌سطح به یکی از حالت‌های زیر میسر است:

- در بخش میانی معبر (خیابان / بزرگراه): اصلی‌ترین موضوع در طرح‌ریزی سکو در بخش میانی معبر حفظ ایمنی مسافران است. طرح‌ریزی هر دو سکوی کناری و جزیره‌ای در بخش میانی معبر امکان‌پذیر است. اما به دلیل امکانات بیشتر برای تامین ایمنی در سکوهای جزیره‌ای، طرح‌ریزی سکوهای جزیره‌ای توصیه می‌شود (شکل‌های ۳-۱۷ و ۳-۱۸).

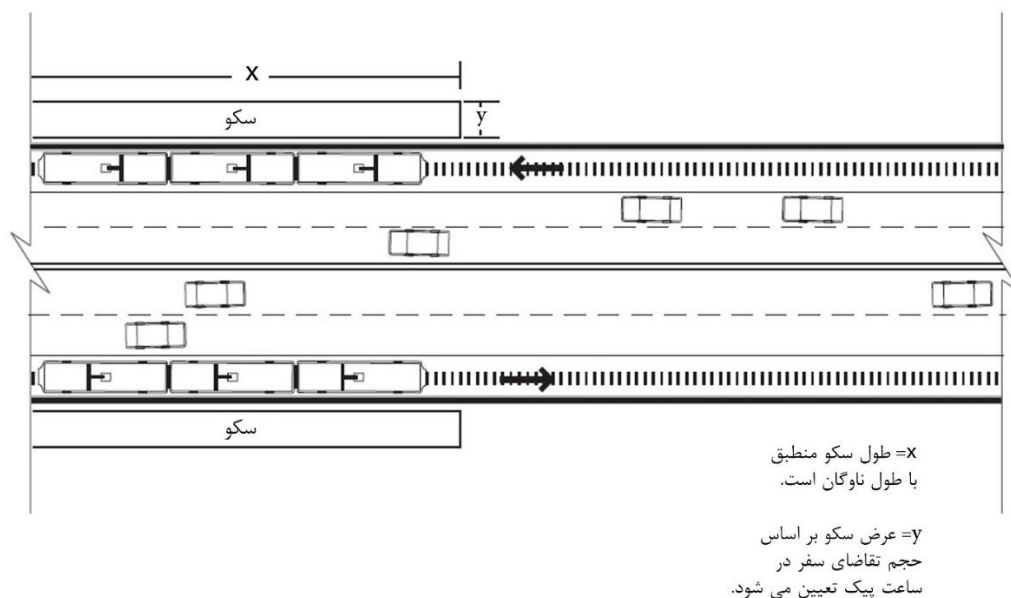


شکل ۳-۱۷- سکوی جزیره‌ای در بخش میانی معبر



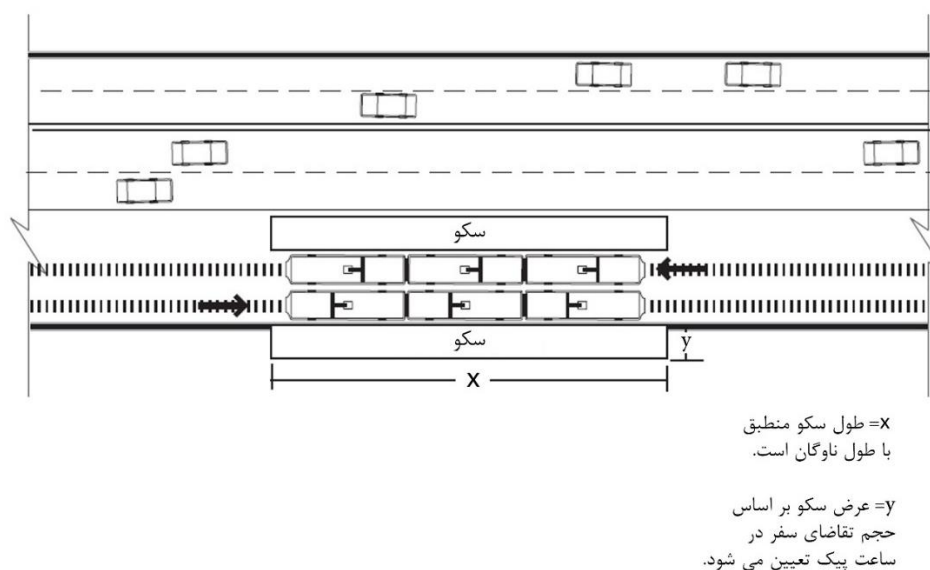
شکل ۳-۱۸- سکوی کناری در بخش میانی معبر

- در طرفین معابر: در این گونه، جانمایی سکوها به صورت کناری و در سمت راست جهت حرکت طرح‌ریزی می‌شود. در این حالت سکو با کاربری‌های شهری پیرامون به خوبی مرتبط شده و دسترسی عابر پیاده به سکو به راحتی تامین می‌شود (شکل ۳-۱۹).



شکل ۳-۱۹- سکوی کناری در دو سمت انتهایی معبر

- در یک سمت معابر: امکان طراحی این سکوها نیز مانند سکوی در بخش میانی معبر در دو حالت کناری و جزیره‌ای وجود دارد؛ همچنین در صورت وجود محدودیت در عرض معبر توصیه می‌شود سکوهایی کناری با فاصله از یکدیگر طرح‌ریزی شود (شکل ۳-۲۰).

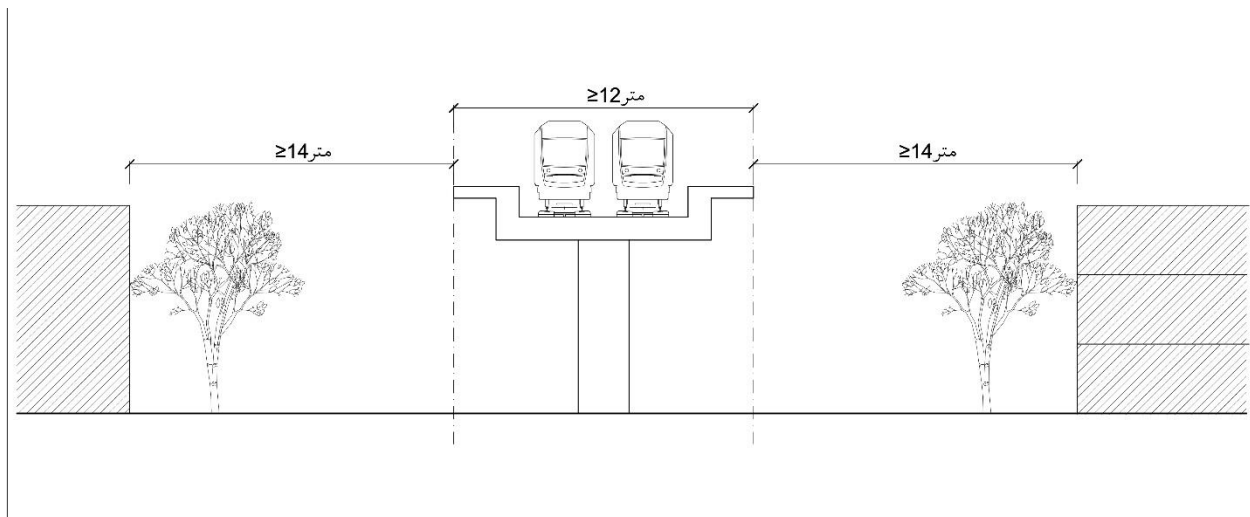


شکل ۳-۲۰- سکوی کناری در یک سمت معبر

- لازم است مسیر عبور قطار شهری چه به صورت خط ویژه طرح‌ریزی گردد و یا در ترکیب با ترافیک خیابان باشد با استفاده از علائم در کف‌سازی معبر به وضوح مشخص شود.
- توصیه می‌شود از مصالح مناسب مانند بتون و یا بلوک‌های بزرگ برای سنگ فرش کف خیابان در محل عبور ریل در راستای شاخص کردن محل عبور قطار استفاده شود.
- تغییر ارتفاع بین معبر پیاده‌رو و سواره‌رو همچنین عبور از عرض مسیر قطار شهری باید به گونه‌ای طرح‌ریزی شود که حرکت شهروندان به ویژه کم‌توانان جسمی را با مشکل روبرو نکند.

• سکوی بالاتر از سطح زمین

- حداقل عرض معبر در بخش سواره رو آن برای طرح‌ریزی سکو در تراز بالاتر از سطح زمین ۴۰ متر است. لازم به ذکر است طرح‌ریزی خطوط ریلی در این تراز نیازمند اخذ مجوز از سازمان‌ها، متولیان شهر و کلیه ذینفعان می‌باشد (رجوع شود به شرح خدمات و فرایند مطالعات امکان‌سنجی خطوط ریلی - ضابطه ۷۷۷ سازمان برنامه و بودجه).
- توصیه می‌شود در معابری که عرض کل معبر کمتر از ۶۰ متر می‌باشد خطوط ریلی در تراز بالاتر از سطح زمین طرح‌ریزی نشود.
- در سکوهایی بالاتر از سطح زمین حداقل فاصله سطح بیرونی سکو تا جداره معبر ۱۴ متر است (شکل ۳-۲۱).



شکل ۳-۲۱- حداقل حریم لازم برای سکوهایی بالاتر از سطح زمین

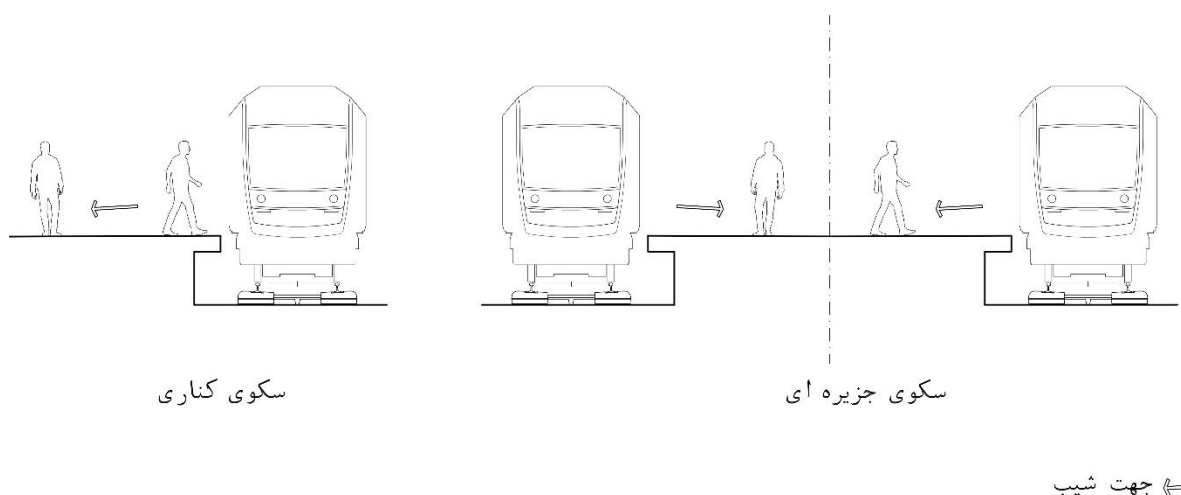
- طرح‌ریزی دیواره‌های عایق صوت در جداره‌های سکو الزامی است.

• سکوی زیر زمینی

- در سکوهایی زیرزمینی ارتباط سکو با سطح شهر صرفاً از طریق ورودی‌های ایستگاه میسر است که در بخش ۱-۳ توصیف شد.

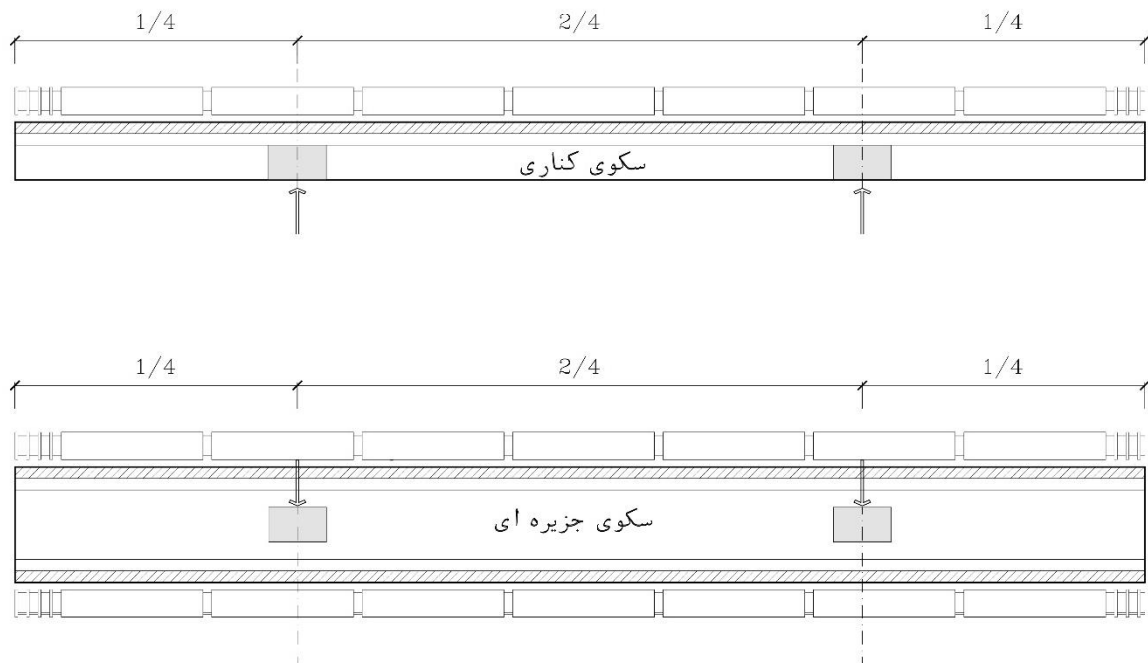
۳-۵-۲ طرح‌ریزی سکو در ارتباط با الزامات ایستگاه

- طول سکو تابع طول ناوگان و عرض آن بر اساس برآورد تقاضای سفر در ایستگاه محاسبه می‌گردد. در کل حداقل عرض در سکوی کناری ۳ متر و در سکوی جزیره‌ای ۶ متر است.
- حداقل عرض ورودی و خروجی یا راهروی ارتباطی بین دو سکو در صورتی که مسیر یک جهته باشد ۲ متر و اگر دو جهت حرکت داشته باشد ۲/۴ متر است.
- کمترین ارتفاع مجاز سکو در محدوده فاصله ۳ متری از لبه سکو ۲/۹ متر از کف تا زیر عناصر آویزان از سقف می‌باشد و در محدوده فاصله بیش از ۳ متر از لبه سکو کاهش این ارتفاع تا ۲/۳ متر مجاز است.
- حداکثر فاصله از هر نقطه روی سکو تا عناصر خروجی آن (عادی و اضطراری) نباید از ۴۵ متر تجاوز کند. بر این اساس بیشترین فاصله ممکن بین عناصر خروجی سکو ۹۰ متر است.
- فاصله اولین خروجی عادی یا اضطراری سکو تا انتهای سکو نمی‌تواند از ۲۵ متر بیشتر باشد. به عبارت دیگر بیشترین طول مجاز بن‌بست در طرفین سکو ۲۵ متر است.
- جهت جلوگیری از لغزش احتمالی مسافری به داخل محوطه ریل قطارها لازم است کف لبه ایمنی به سمت داخل محوطه سکوها شیب‌دار اجرا گردد. این شیب نباید از ۲/۵ درصد بیشتر باشد.
- برای جمع‌آوری آبهای سطحی در سکوهای کناری لازم است شیب عرضی سکو به سمت دیوارها باشد و در سکوهای جزیره‌ای لازم است شیب عرضی سکو از دو طرف به سمت نقطه میانی سکو طرح‌ریزی گردد (شکل ۳-۲۲).



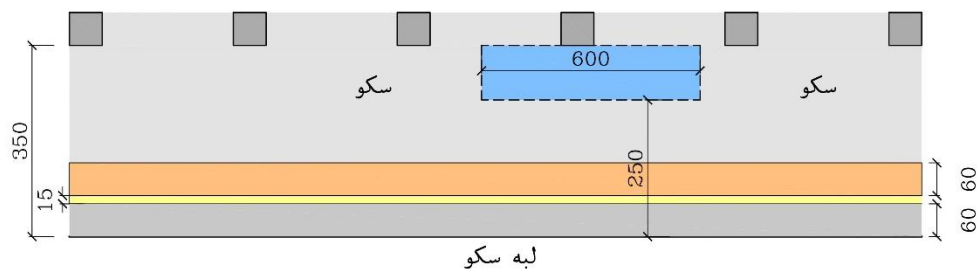
شکل ۳-۲۲- جهت شیب عرضی سکو

- به عنوان یک اصل کلی توصیه می‌گردد تا حد امکان توزیع ورودی‌ها و خروجی‌ها در طول سکو متوازن باشد (شکل ۳-۲۳).



شکل ۳-۲۳- توزیع متوازن ورودی‌ها در طول سکو

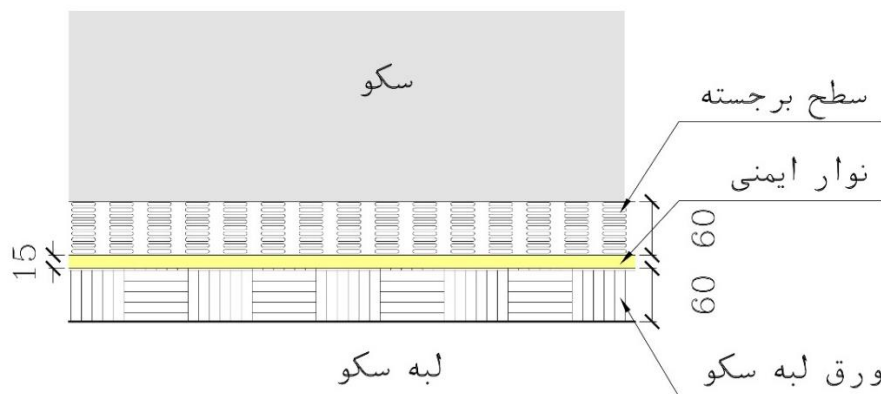
- نصب درهای لبه سکو (PSD) برای ایستگاه‌های با مسافر زیاد مطابق با جدول ۲-۸ توصیه می‌شود.
- کمترین فاصله مجاز اولین مانع تا لبه سکو ۳/۵ متر است این فاصله می‌تواند در حداکثر طول ۶ متر تا ۲/۵ متر کاهش یابد (شکل ۳-۲۴).



x اندازه‌ها به سانتیمتر است.

شکل ۳-۲۴- فاصله مجاز اولین مانع تا لبه سکو

- جزئیات اجزای لبه سکو مطابق شکل (۳-۲۵) است:



x اندازه ها به سانتیمتر است.

شکل ۳-۲۵- جزئیات اجزای لبه سکو

- توصیه می‌شود در زیر لبه سکو جانپناه به عرض ۸۵ سانتیمتر به عنوان فضای ایمن در نظر گرفته شود.

۳-۵-۳ طرح‌ریزی سکو در هماهنگی با شرایط اقلیمی

در مورد ایستگاه‌های هم‌سطح و بالاتر از سطح زمین بنا بر شرایط اقلیمی حاکم بر سایت رعایت کلیه ضوابط طراحی اقلیمی ضروری است.

۳-۵-۴ طرح‌ریزی سکو در ارتباط با الزامات دسترسی کم توانان جسمی

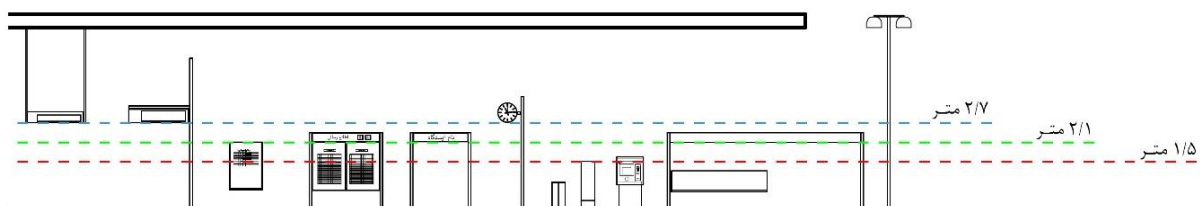
به دلیل ازدحام و مجاورت با خطوط قطار سطح سکوها از جمله مکان‌هایی است که می‌تواند ایمنی مسافران بالأخص کم‌توانان جسمی را به مخاطره انداخته و لطمات جبران‌ناپذیری را ایجاد نماید. به‌منظور کاهش خطرات لازم است موارد زیر در طراحی ایستگاه مورد توجه قرار گیرد:

- تعبیه درهای لبه سکو برای ایمنی بیشتر به خصوص در ایستگاه‌های پرتراکم برای جداسازی سکو از ریل قطار توصیه می‌شود.
- توصیه می‌گردد فاصله عمودی لبه سکو از کف قطار ۱/۵ سانتیمتر باشد این فاصله در هیچ حالتی نباید از ۵ سانتیمتر بیشتر باشد.
- توصیه می‌گردد فاصله افقی لبه سکو از کف قطار ۴ سانتیمتر باشد این فاصله در هیچ حالتی نباید از ۷/۵ سانتیمتر بیشتر باشد.

- مشخص و متمایز کردن لبه سکوها مهم‌ترین عامل در زمینه طراحی سکو در ارتباط با افراد معلول محسوب می‌شود.
- لازم است در کف‌سازی تمام طول لبه سکوها سطوح برجسته متمایز کننده طراحی شود. در صورتی که سکو جزیره‌ای باشد الزاماً در هر دو طرف سکو باید سطوح متمایز کننده تعبیه شود.
- سطح برجسته لبه سکوها باید دارای رنگی متمایز از بقیه سکو باشد.
- در صورتی که از درهای لبه سکو استفاده شود (PSD) نیازی به نصب سطوح برجسته در کف نیست.
- عرض نوار مشخص‌کننده لبه سکو ۶۰ سانتیمتر در تمام طول لبه سکو و به موازات لبه تعیین می‌شود. تا در صورت بروز خطر زمان کافی برای نشان دادن عکس‌العمل توسط مسافران وجود داشته باشد.
- در صورتی که سرعت قطار از ۱۶۵Km/h بیشتر باشد، لازم است یک خط زرد به فاصله‌ی ۱/۵ متر از لبه سکو در نظر گرفته شود.
- پیشنهاد می‌شود که تمام ورودی‌ها به سکوها، اعم از آسانسورها، پله‌برقی‌ها، شیب‌راه‌ها و پلکان‌ها با خط لبه سکو موازی باشند.
- مصالح به کار رفته در لبه‌های سکو (ناحیه هشدار) باید ضد لغزش و دقیقاً هم‌سطح سکو باشند.

۳-۵-۵- مبلمان و مصالح

- در جهت حفظ کلیت فضایی سکو توصیه می‌گردد خطوط و فرم نازک‌کاری دیوار و سقف از هندسه‌ای واحد تبعیت کنند.
- لازم است فرم طرح نازک‌کاری با قابلیت و ویژگی‌های مصالح بکار گرفته شده در آنها تطابق داشته باشد.
- لازم است در طرح‌ریزی نازک‌کاری و مصالح بکار گرفته شده در آن موقعیت ورودی‌ها و خروجی‌های سکو برجسته شود و تا حد امکان در تمام طول سکو قابل تشخیص گردد. یکسان‌سازی فرم در سایر بخش‌ها در امتداد طول سکو می‌تواند موجب نمایان شدن بیشتر موقعیت ورودی و خروجی‌های سکو گردد.
- تعداد و چیدمان تابلوهای راهنمایی، تبلیغاتی و هنری باید به گونه‌ای باشد که همواره تابلوهای راهنمایی مسافران نسبت به سایر عناصر برتری دیداری داشته باشد.
- پیشنهاد می‌گردد در تعیین تراز ارتفاعی تابلوها از مشخصات شکل (۳-۲۶) استفاده شود.



شکل ۳-۲۶- تراز ارتفاعی تابلوها در سکو

- توصیه می‌شود از نصب تابلوهای اطلاع‌رسانی در مجاورت ورودی ایستگاه پرهیز گردد.
- لازم است تا حد امکان فواصل نصب تابلوهای راهنمایی و سایر تجهیزات آویز از سقف به گونه‌ای باشد که خطوط دید یکدیگر را مسدود نکنند.
- لازم است تابلوی نام ایستگاه در امتداد دیوار سکو به صورت تکرار شونده نصب گردد تا توسط مسافران داخل واگن‌های قطار قابل رویت باشد.
- لازم است از بکارگیری فرم نازک‌کاری که موجب کاهش میدان دید مسافران گردد پرهیز به عمل آید.
- لازم است موقعیت جانمایی مبلمان سکو (صندلی‌ها، سطل‌های زباله و...) در خارج از مسیر حرکتی سکو تعبیه گردد. همچنین جانمایی مبلمان در مجاورت ورودی و خروجی‌های سکو ممنوع است.
- در سکوه‌های کناری لازم است قسمت عبور قطار در حفاصل دو سکو نیز در برنامه طرح‌ریزی فضایی سکو مورد توجه قرار گیرد.
- در سکوه‌های جزیره‌ای لازم است دیوار پشت محل عبور قطار در برنامه طرح‌ریزی فضایی سکو مورد توجه قرار گیرد. با توجه به وسعت دید مسافران به این دیوار پیشنهاد می‌شود در صورت هماهنگی با کلیت طرح معماری حاکم بر سکو از این سطوح برای نصب تابلوهای تبلیغاتی، هنری یا اطلاع‌رسانی استفاده شود.
- در انتخاب مصالح دیوار سکو با توجه به وجود غبار ناشی از عبور قطار لازم است از بکارگیری مصالح جرم‌گیر پرهیز شود.
- در انتخاب مصالح و طراحی جزئیات نصب آنها در دیوار و سقف سکو لازم است به موضوع ارتعاش ناشی از عبور قطار توجه شود و از بکارگیری جزئیات نصب و مصالحی که می‌تواند به مرور زمان بر اثر ارتعاش آسیب ببیند و یا از سطوح نصب شده جدا شود، پرهیز گردد.
- لازم است رنگ مصالح بکار گرفته شده در کف سکو در تضاد با رنگ باند لبه سکو باشد. با توجه به رنگ زرد که اغلب برای بکارگیری در باند لبه سکو الزام می‌شود توصیه می‌گردد رنگ مصالح بکار گرفته شده در کف عمومی سکو کدر و تیره باشد.
- لازم است مصالح کف سکو از حداقل مقاومت لغزشی ۳۶ PTV برخوردار باشند.

۳-۵-۶ طرح‌ریزی ابعاد سکو

- طول سکو برابر است با مجموع طول ناوگان به علاوه طول لازم برای توقف قطار که با توجه به نوع ناوگان و سرعت توقف آن در بخش تجهیزاتی هر خط تعیین می‌گردد.
- تراز سرویس‌دهی مناسب در سکو برای جلوگیری از ازدحام در سکو و تأمین آسایش و امنیت مسافران در بخش انتظار و عبور C و در ایستگاه‌های با یک جهت حرکتی غالب مانند ایستگاه‌های ابتدا و انتهای خط D تعیین می‌شود تا خطر سقوط مسافران به بخش تردد قطار به حداقل برسد.

- لازم است در برنامه‌ریزی برای سکو ویژگی‌های مسافران مورد توجه گردد تا سطح کافی برای اشخاصی که مساحت بیشتری اشغال می‌کنند در نظر گرفته شود. از این رو افزایش تراز سطح سرویس‌دهی و بکارگیری سطح B با ارائه گزارش توجیهی و تصویب کارفرما بلامانع است.
- روند محاسبه برای تعیین اندازه مناسب سکو به ترتیب زیر است:
 - تعیین متوسط فضای لازم برای هر مسافر بر اساس تراز سرویس‌دهی مطلوب
 - اصلاح اعداد مربوط به تراز سرویس‌دهی با توجه به مشخصه مسافران ایستگاه
 - محاسبه حداکثر مسافران ایستگاه در واحد زمان به تفکیک مسافران ورودی و خروجی (مطابق با جدول (۷-۲))
 - محاسبه مساحت مورد نیاز در ناحیه ذخیره از حاصلضرب سطح مورد نیاز برای یک مسافر (براساس تراز سرویس‌دهی) در حداکثر تعداد مسافران در یک سرفاصله زمانی رسیدن قطار مطابق فرمول زیر:
$$\text{سرانه مساحت مورد نیاز هر نفر براساس تراز سرویس‌دهی انتخاب شده } M^2/P \times \text{سرفاصله زمانی حرکت قطارها } \times \text{تعداد مسافران وارد شونده به ایستگاه در دقیقه اوج } P/\text{min} = \text{مساحت ناحیه انتظار } m^2$$
- محاسبه مساحت ناحیه عبوری برای سرویس‌دهی به مسافران ورودی مطابق فرمول زیر:

$$m^2 = \frac{\text{مجموع مسافرائی که بنابر آمار تقاضای سفر در یک دقیقه اوج از ناحیه عبوری عبور می‌کنند } P/\text{min} \times \text{طول سکو } m}{\text{تعداد مسافرائی که بنابر سطح سرویس انتخاب شده از یک متر عرض در یک دقیقه عبور می‌کنند } P/\text{min/m}}$$
- محاسبه مساحت فضای لازم مقابل نقاط خروجی (پله ثابت، پله برقی، آسانسور) با در نظر گرفتن حداقل فواصل بین اجزا (رجوع شود به بخش ۲-۴)
- افزودن سطح مبلمان (به عرض ۵۰ سانتیمتر برای هر سکو) سطوح غیر مؤثر و سایر اجزاء فیزیکی
- افزودن سطح ناحیه هشدار به عرض ۵۰ سانتیمتر از لبه سکو
- محاسبه مجموع مساحت‌های فوق شامل ناحیه انتظار، ناحیه تردد، فضای لازم مقابل نقاط خروجی، سطوح غیر مؤثر، مبلمان و ناحیه هشدار
- در نظر گرفتن ضریب افزایشی در صورت نیاز
- باید توجه داشت حاصل این محاسبات معادل حداقل مساحت لازم برای سکو است و در واقعیت عوامل دیگری مانند حداقل فاصله مورد نیاز بین اجزاء بر عرض سکو مؤثر است که لازم است به‌خصوص برای ایستگاه‌های با تراکم کم یا متوسط در نظر گرفته شود.
- برای محاسبه عرض مؤثر ورودی و خروجی یک حریم ۳۰ سانتیمتری برای هر دیوار از عرض کل کاسته می‌شود.

- ظرفیت ورودی و خروجی های سکو با استفاده از روش محاسبه ظرفیت راهروها (بخش ۳-۲-۶) محاسبه می گردد؛ که با توجه به دو طرفه یا یک طرفه بودن جهت حرکت در ورودی / خروجی این عرض مطابق با فرمول زیر محاسبه می شود:

$$\left\{ \frac{\text{بار یک دقیقه اوج سکو}}{\text{تراز سرویس دهی C}} + (2 \times 0/3) \right\} = \text{عرض ورودی / خروجی سکو با دو جهت حرکت}$$

$$\left\{ \frac{\text{بار ورودی یک دقیقه اوج}}{\text{تراز سرویس دهی D}} + (2 \times 0/3) \right\} = \text{عرض ورودی سکو با یک جهت حرکت}$$

$$\left\{ \frac{\text{بار خروجی یک دقیقه اوج}}{\text{تراز سرویس دهی D}} + (2 \times 0/3) \right\} = \text{عرض خروجی سکو با یک جهت حرکت}$$

- در محاسبه ظرفیت لازم برای خروجی های سکو لازم است زمان تخلیه سکو مورد توجه قرار گیرد (رجوع شود به بخش ۳-۲)

فصل ۴

الزامات طراحی بخش اداری

۴-۱- اصول و مبانی طراحی

- در طرح‌ریزی بخش اداری نحوه ارتباط خرد فضاهای بخش اداری با یکدیگر و با بخش‌های عمومی ایستگاه بسیار بااهمیت است و لازم است طرح‌ریزی فضاهای ارتباطی و راهروهای اداری به گونه‌ای باشد که دسترسی مستقیم با کمترین فاصله بین فضاهای اداری برقرار شود. به عبارت دیگر در طرح‌ریزی بخش اداری، بکارگیری عنصر راهرو جهت حفظ ارتباط مستقیم با کوتاه‌ترین مسافت ممکن، اصلی‌ترین شاخصه طراحی مناسب است. طرح معماری باید بتواند گردش آزاد کارمندان بین فضاهای گوناگون بخش اداری و ارتباط آنها با بخش عمومی را به سهولت تأمین کند. راهرو جزء اصلی‌ترین عناصر سازنده بخش اداری است و با نگاه صرفه‌جویی در فضا نمی‌توان کاربرد آن را نفی کرد.
- در تمامی خرد فضاهای بخش اداری که در ارتباط با بخش عمومی ایستگاه قرار دارند توصیه می‌گردد ارتباط این فضاها با بخش عمومی بواسطه یک فضای میانجی نظیر لابی یا راهروی بخش اداری صورت پذیرد و تا حد امکان از ارتباط مستقیم بین فضاهای بخش اداری با بخش عمومی پرهیز گردد.
- لازم است قسمت فوقانی کلیه درهایی که بین بخش اداری ایستگاه و بخش عمومی قرار می‌گیرند، شیشه‌ای باشد تا قبل از باز کردن درها امکان دیدن فردی که در سمت مقابل قرار گرفته است فراهم شود.
- جانمایی و طرح‌ریزی بخش اداری باید به گونه‌ای باشد که در ارتباط مستقیم و جریان حرکت مسافران بین ورودی تا سکوها اختلالی ایجاد نکند و یا موجب طی مسافت بیشتر و زاید در حدفصل ورودی تا سکوها نگردد.
- فضاهای اداری باید به گونه‌ای طرح‌ریزی شوند که بیشترین اشراف را به بخش‌های عمومی ایستگاه داشته باشند و مسافران در طی ایستگاه همواره خود را تحت نظارت مستقیم و غیرمستقیم کارمندان ایستگاه بدانند.
- طرح‌ریزی فضاهای اداری باید تا حد امکان انعطاف‌پذیر باشد و قابلیت هماهنگی با تغییرات و توسعه‌های آتی ایستگاه را داشته باشد. در تمامی ایستگاه‌ها در نظر گرفتن بخش ذخیره برای توسعه آتی و یا جانمایی کارکردهای پیش‌بینی نشده در زمان بهره‌برداری توصیه می‌گردد. مساحت بخش ذخیره نمی‌تواند از ۲۰ درصد کل مساحت بخش اداری تجاوز کند.
- توصیه می‌شود که تا حد امکان تمامی خرد فضاهای بخش اداری به صورت تجمیع شده طرح‌ریزی شود.

۴-۲- بخش مدیریت و بهره‌برداری ایستگاه

خرد فضاهای این بخش شامل اتاق‌های زیر است:

- اتاق رئیس ایستگاه
- اتاق نظارت و کنترل ایستگاه
- نظارت بر دروازه‌های کنترل بلیت

- اتاق فروش بلیت
- اتاق حسابداری
- اتاق‌های اداری
- اتاق کمک‌های اولیه
- اتاق راهبران قطار

۴-۲-۱- اتاق رئیس ایستگاه

- لازم است اتاق رئیس ایستگاه در سالن بلیت در موقعیتی قرار گیرد که نسبت به بخش عمومی ایستگاه بیشترین اشراف را داشته باشد.
- لازم است اتاق رئیس ایستگاه در ارتباط مستقیم با اتاق نظارت و کنترل ایستگاه قرار گیرد.
- لازم است مسافران بتوانند با اتاق رئیس ایستگاه ارتباط داشته باشند. این ارتباط بواسطه یک فضای میانجی مانند لابی یا راهروی بخش اداری صورت می‌پذیرد.
- توصیه می‌گردد در صورت امکان دسترسی اتاق رئیس به هر دو بخش کنترل شده و کنترل نشده ایستگاه تامین گردد.
- لازم است اتاق رئیس به دروازه‌های کنترل بلیت دید مستقیم داشته باشد.
- لازم است با بکارگیری مصالح عایق صوت در دیوارها و سقف از نفوذ صدای بخش عمومی ایستگاه به داخل اتاق به صورت کامل جلوگیری شود.
- توصیه می‌شود در این اتاق علاوه بر موارد تجهیزاتی و میز و صندلی اداری، میز برگزاری جلسه و کمد اداری نیز در نظر گرفته شود.
- جهت انتقال تجهیزات، لازم است عرض ورودی اتاق حداقل ۱/۴ متر و به صورت دو لنگه طرح‌ریزی شود.
- توصیه می‌گردد اتاق رئیس ایستگاه به صورت مستقل از اتاق نظارت و کنترل اما در ارتباط مستقیم با آن طرح‌ریزی شود.
- مواردی نظیر وجود کف کاذب و تجهیزات اتاق در هر پروژه بنابر طرح تجهیزاتی خط مورد نظر تعیین می‌گردد.
- تجهیزاتی که لازم است در اتاق رئیس ایستگاه نصب گردد بر ابعاد اتاق تاثیرگذار است و همانطور که عنوان شد این تجهیزات و مبلمان بنابر طرح‌ریزی تجهیزاتی هر پروژه متفاوت است. در هر صورت حداقل مساحت این اتاق در ایستگاه‌های با مسافر کم و متوسط ۱۲ مترمربع و در ایستگاه‌های با مسافر زیاد ۱۶ مترمربع می‌باشد (رجوع شود به جدول ۲-۸).

۴-۲-۲- اتاق نظارت و کنترل ایستگاه

- موقعیت اتاق نظارت و کنترل باید به گونه‌ای باشد که اشراف کامل به بخش عمومی ایستگاه داشته باشد.
- جانمایی این فضا باید در ارتباط مستقیم با اتاق رئیس باشد.
- دسترسی بخش عمومی ایستگاه به این فضا مجاز نیست.
- توصیه می‌شود این اتاق در موقعیتی جانمایی شود که دسترسی به بخش کنترل شده و کنترل نشده ایستگاه داشته باشد.
- توصیه می‌شود این اتاق در ارتباط مستقیم با اتاق‌های اداری طرح‌ریزی شود تا در شرایط اضطراری ارتباط کارمندان با این اتاق به سهولت انجام پذیرد.
- در شرایط اضطراری لازم است این اتاق شرایط کاری را حداقل برای ۶ نفر فراهم کند.
- لازم است در کف اتاق امکان عبور مسیر کابل در نظر گرفته شود.
- لازم است این اتاق دید مستقیم و گسترده به دروازه‌های کنترل بلیت داشته باشد.
- توصیه می‌گردد دیوارهای جانبی اتاق از مصالحی با امکان نصب تابلوی برق و تجهیزات ساخته شود.
- لازم است با بکارگیری مصالح عایق صوت در دیوار و سقف این فضا از نفوذ صدای بخش عمومی ایستگاه به داخل اتاق جلوگیری شود.
- مواردی نظیر ابعاد میز و تجهیزات کنترل ایستگاه و لزوم وجود کف کاذب کاملاً تابع طرح تجهیزاتی ویژه پروژه می‌باشد.
- ابعاد اتاق و عرض در ورودی آن کاملاً وابسته به ابعاد تجهیزات در نظر گرفته شده برای اتاق است و بنابر مشخصات هر پروژه تعیین می‌گردد. برای جلوگیری از مشکلات ناشی از عدم تطابق ابعاد اتاق با ابعاد تجهیزات و مبلمان داخل آن که از رایج‌ترین مشکلات بهره‌برداری از ایستگاه‌ها می‌باشد لازم است قبل از طرح‌ریزی معماری این اتاق ابعاد و چیدمان تجهیزات داخل آن مشخص باشد.
- توصیه می‌گردد در دیوار حد فاصل این اتاق با بخش عمومی تا ۷۰ درصد از مصالح شفاف و ۳۰ درصد از مصالح غیرشفاف استفاده شود.

۴-۲-۳- اتاق نظارت بر دروازه‌های کنترل بلیت

- موقعیت این فضا در مجاورت دروازه‌های کنترل بلیت است.
- طرح‌ریزی این کاربری صرفاً در ایستگاه‌های با مسافر زیاد (رجوع شود به جدول ۲-۸) توصیه می‌گردد.
- در ایستگاه‌هایی که سالن بلیت گسترده با دروازه‌های کنترل بلیت پراکنده دارد در نظر گرفتن این کاربری در مجاورت دروازه‌های کنترل بلیت ضروری است.

- اصلی‌ترین کارکرد این فضا راهنمایی مسافران است. لذا لازم است کارمند مستقر در این فضا ارتباط مستقیم دیداری و کلامی با مسافران داشته باشد.
- لازم است برای این فضا گرمایش و سرمایش مانند سایر بخش‌های اداری در نظر گرفته شود.
- توصیه می‌گردد این فضا به صورت کیوسک قابل جابجایی طرح‌ریزی شود تا حداکثر انعطاف‌پذیری در جانمایی آن بوجود آید.
- لازم است در این بخش فضای کافی برای حضور یک کارمند فراهم آید و به طور معمول مساحتی در حدود ۲ مترمربع برای این بخش کفایت می‌کند.

۴-۲-۴ - اتاق فروش بلیت

- موقعیت اتاق‌های فروش بلیت در بخش کنترل نشده ایستگاه و با فاصله مناسب از دروازه‌های کنترل بلیت می‌باشد. حداقل فاصله گیشه فروش بلیت از دروازه‌های کنترل معادل ۴ متر است.
- در صورت وجود چند دروازه کنترل بلیت مجزا در ایستگاه لازم است در تمامی مسیرهای منتهی به دروازه‌های کنترل بلیت و در سمت راست مسافران وارد شونده به ایستگاه اتاق فروش بلیت طرح‌ریزی شود.
- اتاق فروش بلیت اصلی‌ترین نقطه ارتباطی مسافران با پرسنل بخش اداری و بهره‌برداری ایستگاه می‌باشد. لذا طرح معماری این اتاق باید فضایی منظم و آراسته داشته باشد و محیطی متناسب با شرایط کاری کارمندان این اتاق فراهم آورد.
- لازم است دید به بخش عمومی ایستگاه برای کارمندان این اتاق فراهم آید.
- فضای تشکیل صف در مقابل گیشه فروش بلیت باید مشخص و خوانا باشد و در صورت لزوم با تعبیه نرده حمایت گردد.
- لازم است فضای تشکیل صف برای خرید بلیت در جریان حرکت مسافران اختلال ایجاد نکند.
- پیشنهاد می‌شود در ایستگاه‌ها با مسافر زیاد (رجوع شود به جدول ۲-۸) برای سهولت ارتباط پرسنل فروش بلیت با مسافران، در گیشه فروش بلیت از دستگاه تقویت صدا استفاده شود.
- در اتاق فروش بلیت لازم است حداقل ۲ گیشه برای فروش بلیت تعبیه گردد. حداقل ابعاد پنجره فروش بلیت ۱/۸ متر (عرض) و ۹۵ سانتیمتر (ارتفاع) است.
- حداقل ابعاد اتاق فروش بلیت با دو پنجره فروش ۶/۶ متر طول و ۲/۴ متر عرض است و با اضافه شدن هر پنجره فروش لازم است ۱/۸ متر به طول اتاق اضافه شود.
- تعداد گیشه‌های فروش بلیت متناسب با حجم تقاضای سفر در ایستگاه و به شرح زیر محاسبه می‌گردد.

زمان میانگین فروش بلیت $\times$ ضریب مسافرائی که روزانه بلیت می‌خرند $\times$ تعداد مسافران وارد شونده در ساعت اوج = تعداد گیشه‌های فروش بلیت روزانه
۳۶۰۰

- تعداد مسافران ساعت اوج براساس تقاضای سفر در ایستگاه به دست می‌آید.
- ضریب مسافرائی که بلیت روزانه می‌خرند در ایستگاه‌های شهری ۰/۳ و در ایستگاه‌های حومه‌ای ۰/۳۶ پیشنهاد می‌گردد.
- زمان میانگین برای فروش بلیت به هر مسافر ۳۰ ثانیه فرض می‌گردد.
- لازم است در اتاق فروش بلیت علاوه بر میز متصدی فروش، محلی برای گاو صندوق و کمد نگهداری بلیت در نظر گرفته شود.
- ارتفاع کف پیشخوان فروش بلیت برای خرید بلیت و تبادل آن ۹۵ سانتیمتر از کف سالن فروش بلیت است. لازم است طرح‌ریزی صندلی متصدی فروش بلیت به گونه‌ای باشد که فروشنده بلیت در هنگام نشستن بر روی صندلی بر پیشخوان فروش تسلط داشته باشد. برای این منظور توصیه می‌گردد کف اتاق فروش بلیت نسبت به تراز عمومی سالن ۴۰ سانتیمتر بالاتر طرح‌ریزی شود.
- لازم است شیشه پنجره فروش بلیت در برابر ضربه مقاوم بوده و از نوع سیکوریت و یا لمینت شده باشد تا در صورت شکسته شدن به مسافران یا متصدی فروش بلیت آسیب وارد نشود.
- لازم است امکان بستن دریچه فروش بلیت فراهم شود.
- حداقل عرض پیشخوان فروش بلیت ۲۵ سانتیمتر است.
- برای جلوگیری از اتلاف گرمایش و سرمایش اتاق همچنین حفظ موارد امنیتی تعبیه بازشوی سرتاسری در پنجره‌های فروش بلیت مجاز نیست.

۴-۲-۵- اتاق حسابداری

- بطور معمول این اتاق در ایستگاه‌های با مسافر زیاد (رجوع شود به جدول ۲-۸) بکار گرفته می‌شود. در مجموع وجود این اتاق در مجموعه اداری تابع نظام فروش بلیت در ایستگاه می‌باشد.
- موقعیت این اتاق در مجاورت اتاق فروش بلیت و در ارتباط مستقیم با این اتاق است.
- امکان تلفیق این کاربری با اتاق فروش بلیت وجود دارد و در صورتی که هر دو کاربری در یک اتاق پیش‌بینی شود لازم است این اتاق به گونه‌ای طراحی شود که بخش حسابداری ایستگاه در معرض دید مسافران نباشد.
- مساحت این اتاق باید به گونه‌ای باشد که حداقل یک میز و صندلی اداری، گاو صندوق و کمد اداری را در خود جای دهد و مساحتی معادل ۸ مترمربع برای طرح‌ریزی این اتاق پیشنهاد می‌گردد.

۴-۲-۶- اتاق‌های اداری

- موقعیت اتاق‌های اداری در مجاورت سایر عملکردهای بخش مدیریت و بهره‌برداری ایستگاه پیشنهاد می‌گردد.
- یکی از کاربردهای اتاق‌های اداری برآورده ساختن کارکردهایی است که نیاز به آن در دوران بهره‌برداری از ایستگاه وجود می‌آید و در زمان طراحی مشخص نبوده است.
- مساحت اتاق‌های اداری برای ایستگاه‌های با مسافر متوسط ۱۲ مترمربع و برای ایستگاه‌های با مسافر زیاد ۲۰ مترمربع پیشنهاد می‌گردد (رجوع شود به جدول ۸-۲).

۴-۲-۷- اتاق کمک‌های اولیه

- کارایی این اتاق در زمانی محقق می‌گردد که در چارت پرسنل اداری ایستگاه نفرات آموزش دیده و تکنسین اورژانس وجود داشته باشد. لذا طرح‌ریزی آن در ایستگاه‌های با مسافر زیاد (رجوع شود به جدول ۸-۲) توصیه می‌گردد.
- در ایستگاه‌های با مسافر کم (رجوع شود به جدول ۸-۲) صرفاً تعبیه کیف کمک‌های اولیه و وسائل حمل مصدومین (ویلچر و برانکارد) در بخش اداری کافی است و نیازی به طرح‌ریزی اتاق مجزا وجود ندارد.
- در صورت طرح‌ریزی اتاق کمک‌های اولیه در ایستگاه اختصاص مساحت ۱۲ مترمربع به آن توصیه می‌شود.
- لازم است در اتاق شیر آب گرم و سرد وجود داشته باشد.
- درب ورود و خروج اتاق باید با عرض ۱/۲ متر و به صورت دو لنگه طرح‌ریزی شود.
- موقعیت اتاق باید به گونه‌ای باشد که امکان حمل مصدومان با ویلچر یا برانکارد به آن وجود داشته باشد.
- لازم است اتاق کمک‌های اولیه مجهز به تخت بیمار، میز و صندلی و کمد اداری، ویلچر و برانکارد باشد.

۴-۲-۸- اتاق راهبران قطار

- این اتاق صرفاً در ایستگاه‌های ابتدا و انتها و یا در ایستگاه‌هایی که بنابر نظام بهره‌برداری از خط، راهبر قطار تعویض می‌شود در نظر گرفته می‌شود.
- موقعیت این اتاق در تراز سکو است به گونه‌ای که تعویض راهبر قطار در کمترین زمان ممکن امکان‌پذیر باشد.
- مساحت این اتاق ۱۵ مترمربع پیشنهاد می‌گردد.

۴-۳- بخش حفظ امنیت ایستگاه

- این بخش شامل دو خرد فضای اتاق پلیس و اتاق حراست و نگهبانی می‌گردد. لازم است حداقل موقعیت یکی از این اتاق‌ها در بخش کنترل نشده ایستگاه باشد.
- لازم است هر دو اتاق نسبت به فضاهای عمومی ایستگاه اشراف داشته باشد.

- در صورت تجمع این اتاق‌ها با بخش اداری لازم است طرح‌ریزی آن به گونه‌ای باشد که به صورت مستقل از بخش اداری با بخش عمومی ایستگاه در ارتباط باشد.
- در صورت وجود تسهیلات عمومی نظیر سرویس‌های بهداشتی و نمازخانه در ایستگاه، لازم است حداقل یکی از آنها به فضاهای نام برده اشراف کامل داشته باشد.
- جانمایی این دو اتاق باید به گونه‌ای باشد که در مجموع بیشترین اشراف به فضاهای عمومی را تأمین کنند و تا حد امکان حوزه دید مشترک نداشته باشند.
- ابعاد این اتاق‌ها در حدود ۱۰ مترمربع پیشنهاد می‌گردد و لازم است در آنها میز و صندلی اداری و کمد اداری پیش‌بینی شود.

۴-۴- بخش خدمات به کارمندان ایستگاه

خرد فضاهای این بخش شامل موارد زیر می‌گردد:

- سرویس‌های بهداشتی کارمندان
- رختکن کارمندان
- آبدارخانه
- غذاخوری
- نمازخانه

۴-۴-۱- سرویس‌های بهداشتی کارمندان

- لازم است موقعیت سرویس‌های بهداشتی در تجمع با بخش اداری و دور از دید بخش عمومی ایستگاه تعبیه گردد.
- وجود حداقل یک سرویس برای خانم‌ها و یک سرویس برای آقایان ضروری است و لازم است برای هر سرویس مساحت ۳/۳ مترمربع در نظر گرفته شود. تعداد سرویس‌ها تابع تعداد کارمندان ایستگاه و مطابق جدول (۴-۱) است.

جدول ۴-۱- تعداد سرویس‌های بهداشتی مورد نیاز کارمندان

تعداد سرویس‌های مورد نیاز به تفکیک خانم‌ها و آقایان	ایستگاه با ۴ تا ۱۰ پرسنل	ایستگاه با ۱۱ تا ۲۵ پرسنل	ایستگاه با بیش از ۲۶ پرسنل
	۱ واحد	۲ تا ۳ واحد	بیش از ۳ واحد

- طرح‌ریزی یک توالت برای استفاده کم‌توانان جسمی ضروری است. پیشنهاد می‌گردد این سرویس در موقعیتی جانمایی گردد که در صورت امکان با هماهنگی بخش اداری برای مسافران دارای معلولیت نیز قابل استفاده باشد.

- در صورتی که بخش‌های اداری ایستگاه در دو بخش منفک طرح‌ریزی شده باشد، لازم است سرویس‌های بهداشتی در بخشی که تعداد کارمندان بیشتری حضور دارند جانمایی شود و پیشنهاد می‌گردد در صورت امکان در تمام بخش‌های اداری تفکیک شده سرویس بهداشتی مجزا طرح‌ریزی شود.
- تهویه مناسب و نظافت سرویس‌های بهداشتی اصلی‌ترین عوامل در کسب رضایت پرسنل بهره‌برداری از فضای کاری محسوب می‌گردد. برای امکان نظافت سرویس‌ها در نظر گرفتن فضای ته‌شور در مجاورت سرویس‌ها ضروری است.

۴-۴-۲ رختکن کارمندان

- لازم است اتاق‌های رختکن در تجمیع با بخش اداری ایستگاه و دور از دیدرس بخش عمومی ایستگاه جانمایی شود.
- پیشنهاد می‌گردد رختکن در مجاورت سرویس‌های بهداشتی و نمازخانه کارمندان طرح‌ریزی شود.
- لازم است در ایستگاه حداقل دو رختکن تفکیک شده برای آقایان و خانم‌ها در نظر گرفته شود. ابعاد این اتاق باید به گونه‌ای باشد که سرانه 0.7 مترمربع برای هر کارمند در نظر گرفته شود.
- در رختکن‌ها تعبیه کمد لباس و آینه ضروری است.
- لازم است در نازک‌کاری کف و دیوار رختکن از مصالح با قابلیت شستشو استفاده شود.
- تهویه مناسب و مبلمان کامل اصلی‌ترین عوامل در کسب رضایت پرسنل بهره‌برداری از اتاق‌های رختکن است.

۴-۴-۳ آبدارخانه و غذاخوری

- موقعیت آبدارخانه و غذاخوری باید به گونه‌ای انتخاب شود که دور از دیدرس بخش عمومی باشد.
- امکان تلفیق دو فضای آبدارخانه و غذاخوری در یک اتاق وجود دارد. اما در صورتی که این دو از هم تفکیک شده باشد لازم است در مجاورت یکدیگر طرح‌ریزی شوند.
- مساحت این اتاق تابع تعداد کارمندان ایستگاه و مطابق جدول (۴-۲) می‌باشد.

جدول ۴-۲- مساحت مورد نیاز آبدارخانه و غذاخوری

مساحت اتاق آبدارخانه و غذاخوری	ایستگاه با ۴ تا ۱۰ پرسنل	ایستگاه با ۱۱ تا ۲۵ پرسنل	ایستگاه با بیش از ۲۶ پرسنل
	12 m^2	22 m^2	33 m^2

- لازم است در نازک‌کاری کف و دیوار از مصالح قابل شستشو استفاده شود.
- لازم است آبدارخانه به سینک ظرفشویی با آب گرم، قفسه ظروف، یخچال، گرمکن برقی (در تمامی ایستگاه‌ها استفاده از اجاق گازی ممنوع است) مجهز باشد.
- تهویه مناسب این فضا اصلی‌ترین عامل در کسب رضایت پرسنل بهره‌برداری از آبدارخانه و غذاخوری می‌باشد.

- در ایستگاه‌های روزمینی پیشنهاد می‌گردد در آبدارخانه دسترسی به نور و تهویه طبیعی تامین شود.

۴-۴-۴- نمازخانه کارمندان

- لازم است نمازخانه کارمندان در ارتباط مستقیم با سرویس‌های بهداشتی طرح‌ریزی شود.
- ابعاد پیشنهادی برای این اتاق ۱۲ مترمربع می‌باشد.
- لازم است در طرح‌ریزی نمازخانه بخش کفش‌کن و کمد وسایل در نظر گرفته شود.
- در ایستگاه‌های با مسافر زیاد (رجوع شود به جدول ۲-۸) که تعداد کارمندان حاضر در ایستگاه بیشتر است لازم است دو نمازخانه مجزا برای پرسنل خانم و آقا طرح‌ریزی شود.

۴-۵- بخش تعمیرات و نگهداری ایستگاه

خرد فضاهای این بخش شامل موارد زیر می‌گردد:

- اتاق پرسنل تعمیرات و نگهداری
- انبار وسایل عمومی
- اتاق نظافت و تی‌شوی
- اتاق جمع‌آوری زباله

۴-۵-۱- اتاق پرسنل تعمیرات و نگهداری

- لازم است این اتاق در ارتباط مستقیم با انبار وسایل عمومی طرح‌ریزی شود.
- طرح‌ریزی این اتاق در ایستگاه‌های با مسافر زیاد ضروری و در ایستگاه‌های با مسافر متوسط و کم پیشنهاد می‌گردد (رجوع شود به جدول ۲-۸).
- ابعاد پیشنهادی برای این اتاق ۱۸ مترمربع می‌باشد.
- لازم است این اتاق مجهز به میز و صندلی اداری، کمد اداری و کمد نگهداری ابزار باشد.
- توصیه می‌شود این اتاق در فضای بیرونی ایستگاه و یا در بخش کنترل نشده طرح‌ریزی می‌شود.

۴-۵-۲- انبار وسایل عمومی

- در نظر گرفتن فضای انبار وسایل عمومی ایستگاه در تمام ایستگاه‌ها ضروری است.
- لازم است در ایستگاه‌ها صرفاً از اتاق‌هایی که با کاربری انبار با حفظ مشخصات تاسیساتی و اطفاء آن طراحی شده است برای انبار وسایل استفاده شود و از دیوی وسایل در سایر اتاق‌ها یا فضاهایی نظیر زیرپله‌ها اجتناب گردد.
- پیشنهاد می‌شود عرض ورودی انبار ۱/۴ متر و دو لنگه باشد.

- مساحت انبار تابع نوع ایستگاه می‌باشد. پیشنهاد می‌گردد در ایستگاه‌های با مسافر زیاد (رجوع شود به جدول ۲-۸) حداقل مساحتی معادل ۱۵ مترمربع و در سایر ایستگاه‌ها حداقل مساحت ۸ مترمربع به انبار اختصاص یابد.
- پیشنهاد می‌گردد در نازک‌کاری این فضا از مصالح قابل شستشو استفاده شود.

۴-۵-۳- اتاق نظافت و تی‌شوی

- لازم است در تمامی طبقات ایستگاه‌ها اتاق نظافت و تی‌شوی در نظر گرفته شود.
- در ایستگاه‌های با سکوی کناری طرح‌ریزی این فضا در هر سکو الزامی است.
- لازم است این اتاق به وان شستشوی وسایل نظافت، شیر آب گرم و سرد و قفسه نگهداری وسایل شستشو مجهز باشد.
- در نازک‌کاری کف و دیوار این اتاق استفاده از مصالح قابل شستشو ضروری است.

۴-۵-۴- اتاق جمع‌آوری زباله

- موقعیت مناسب برای جانمایی این اتاق در مجاورت ورودی ایستگاه به گونه‌ای است که در معرض دید و حرکت مسافران نباشد.
- برای جلوگیری از نفوذ بو، پیشنهاد می‌گردد برای ورود به این اتاق از دو در متوالی استفاده شود.
- لازم است در نازک‌کاری این اتاق از کاشی و سرامیک ضد اسید و باز استفاده شود.
- لازم است در این اتاق شیر آب گرم و سرد برای شستشو پیش‌بینی شود.
- مساحت این اتاق در ایستگاه‌های با مسافر کم ۵ مترمربع ($3 \times 1/7$)، در ایستگاه‌های با مسافر متوسط ۱۰ مترمربع ($4 \times 2/5$) و در ایستگاه‌های با مسافر زیاد و پایانه‌ها ۱۵ مترمربع ($6 \times 2/5$) پیشنهاد می‌گردد. همچنین حداقل ارتفاع این اتاق ۲/۸ متر است (رجوع شود به جدول ۲-۸).

فصل ۵

الزامات نورپردازی

۵-۱- کلیات

- بطور کلی دو سطح از طرح‌ریزی نور در ایستگاه قطار شهری وجود دارد. در یک سطح با محوریت تامین سطح استاندارد روشنایی و با نگاهی مهندسی به این موضوع پرداخته می‌شود که هدف اصلی آن حفظ ایمنی کاربر و زمینه‌سازی برای کارکرد بهینه مجموعه است. در سطحی فراتر ضمن حفظ امور کمی در میزان روشنایی سطوح، بر ارتقای کیفیت فضا بواسطه طرح‌ریزی نور پرداخته می‌شود. بر این اساس طراحی معماری ایستگاه محدود به پدید آوردن روشنایی عمومی جهت حفظ ایمنی و کارایی فضا نیست و نورپردازی در پی تاکید بر خوانایی ساختار فضا، شفافیت نظام حرکت، تعریف نقاط مکث و ریتم حاکم بر فضا و در نهایت ارتقای کیفیت آن خواهد بود.
- باید توجه داشت که طراحی و پردازش نور در فضا باید تابع کلیت طرح معماری و اهداف آن باشد. نورپردازی ابزاری است در جهت تاکید و خوانایی بیشتر طرح معماری، لذا همسویی آن با نظام و ساختاری که طرح معماری را شکل می‌دهد، بسیار ضروری است.
- پیشتر گفته شد که معماری هر ایستگاه شامل ویژگی‌ها و مشخصات برگرفته از محیط و موقعیت شهری آن یا تعاریفی است که از کلیت خط قطار شهری بر آن دیکته می‌شود. یکی از اهداف نورپردازی در ایستگاه تاکید بر ویژگی‌های معماری هر ایستگاه است. همچنین نورپردازی خود می‌تواند یکی از عوامل هویت دهنده و عامل تشخیص ایستگاه باشد.
- نورپردازی در ایستگاه‌های زیرزمینی به دلیل عدم وجود هیچ نوری بجز آنچه طراح در نظر می‌گیرد واجد شرایط ویژه‌ای می‌باشد. مشخصات فضا در این ایستگاه‌ها کاملاً تابع نوع نورپردازی در آن است. طرح‌ریزی نور تقریباً به گونه‌ای ثابت و دائمی نحوه شکل‌گیری و نمود فضا را تبیین می‌کند. لذا در این ایستگاه‌ها ضروری است طراحی معماری و نورپردازی به صورت توأما صورت گیرد.
- لازم است نورپردازی در ایستگاه در هماهنگی کامل با بافت و نوع مصالح و رنگ سطوح طرح‌ریزی گردد.
- در طرح‌ریزی نور در فضای ایستگاه ضروری است برای دستیابی به هماهنگی در اجزای طرح از رقابت بی‌نظم و بی‌قاعده عناصر پرهیز به عمل آید. جهت جلوگیری از آشفتگی و آلودگی دیداری لازم است نورپردازی در جهت حفظ کلیت فضایی طرح نمود یابد. در این ارتباط هدف نهایی طراح برقراری نوعی از هماهنگی و هارمونی در فضا است که خود حاصل ترکیبی از تعادل و تضاد میان اجزا خواهد بود. حفظ سطح نور به صورت متعادل در فضا موجب حفظ ایمنی مسافران و کارایی عملکرد ایستگاه می‌گردد. اما این امر بدون توجه به خلق تضاد و کنتراست نور در بخش‌های مختلف فضا موجب کاهش کیفیت آن و یکنواختی طرح خواهد شد. از سوی دیگر ایجاد کنتراست بیش از حد موجب آشفتگی بصری فضا یا به وجود آمدن نور خیره کننده در سطوح می‌شود. در مجموع حفظ تعادل و هماهنگی اصلی‌ترین عامل در موفقیت طرح نور در ایستگاه می‌باشد.

- لازم است در طرح‌ریزی نور در ایستگاه از تابش بیش از حد و ایجاد انعکاس و نور خیره کننده در سطوح پرهیز به عمل آید. در این زمینه اصلی‌ترین عواملی که لازم است مورد توجه قرار گیرد عبارتند از:
 - حفظ تناسب میان نور متضاد و تاکید کننده بر سطوح با نور عمومی حاکم بر فضا.
 - موقعیت مناسب منبع نوردهی با توجه به میزان تابش آن.
 - زاویه مناسب منبع نوردهی نسبت به سطحی که بر آن می‌تابد و توجه به زاویه انعکاس نور از سطوح.
- در تمامی فضاهای ایستگاه استفاده از نور طبیعی با ایجاد گشایش در سقف یا تامین نور از پنجره‌های دیواری توصیه می‌گردد. در صورت استفاده از پنجره، برای دستیابی به حداکثر نور طبیعی طرح‌ریزی فضای مرتفع و پنجره‌های وسیع در ضمن حفظ شرایط و محدودیت‌های اقلیمی توصیه می‌گردد.
- تغییرات شدید نور در طی مسیر حرکت در ایستگاه برای مسافران ناراحت کننده است چشم انسان برای تطابق با تغییر شدت نور در پیرامون خود، نیاز به زمان دارد لذا لازم است در تمامی بخش‌هایی که در روشنایی فضا تغییر به وجود می‌آیند این تغییر به صورت تدریجی صورت گیرد. بر این اساس لازم است در طرح‌ریزی نور در هر یک از بخش‌های ایستگاه شدت نور در بخش‌های مجاور آن مورد توجه قرار گیرد و نورپردازی در سلسله فضاهای پی‌درپی ایستگاه در یک کلیت منسجم طرح‌ریزی شود.

۵-۲- انواع نور

هدف اصلی در تفکیک انواع نور و بکارگیری آنها در طرح معماری خلق هماهنگی حاصل از همنشینی تعادل و تضاد در نورپردازی فضا است. این هماهنگی که تابع ساختار معماری حاکم بر فضا است با تاکید بر خوانایی فضا موجب راهبری جریان حرکت در ایستگاه، تسهیل رفت و آمد و مسیریابی، درک فضا و ایجاد ارتباط بین کاربران و فضای ایستگاه خواهد شد.

۵-۲-۱- روشنایی عمومی

- هدف از طرح‌ریزی در این بخش تامین روشنایی عمومی سطوح برای حفظ ایمنی کاربر و کارایی فضا است. در تامین این سطح از روشنایی طراح حق کوچک‌ترین مصالحه‌ای ندارد.
- حفظ سطح روشنایی بهینه حاصل از نور عمومی در ایستگاه‌ها ضروری است پایین بودن روشنایی عمومی موجب کاهش ایمنی و بالا بردن سطح روشنایی حاصل از نور عمومی ضمن هدر دادن انرژی، موجب کاهش تاثیرگذاری و کارایی سایر انواع نور می‌شود و در نهایت کاهش کیفیت فضای معماری ایستگاه را در پی خواهد داشت.

۵-۲-۲- روشنایی متمرکز

بکارگیری این نوع از نور با هدف برجسته کردن و تاکید بر سطوح ویژه یا بخش‌های ویژه نظیر محل فروش بلیت یا دروازه‌های کنترل بلیت یا لبه سکوها می‌باشد و با ایجاد تضاد میان سطوح در کلیت فضای معماری بین عناصر فضا کنتراست ایجاد می‌کند.

- رعایت نسبت میان شدت نور تاکید کننده و نور عمومی ایستگاه بسیار ضروری است.
- نورپردازی با نور تاکید کننده بر سطوح با ایجاد اختلاف در نمود و درخشش اجزای طرح، موجب خلق سلسله مراتب بصری می‌گردد که لازم است از سلسله مراتب فضایی مورد نظر طراح معماری ایستگاه تبعیت نماید.
- برجسته و درخشان نمودن مقاصد حرکت، نقاط تصمیم‌گیری، آستانه ورود به فضا در بخش‌های مختلف ایستگاه از جمله راهکارهایی است که لازم است در این نوع از نورپردازی مورد توجه طراح قرار گیرد. این امر موجب ارتباط بیشتر کاربر با فضای ایستگاه و هدایت جریان حرکت مسافران در طول اجزای طرح می‌گردد.
- از جمله کارایی‌های این نوع از نورپردازی، برجسته نمودن فرم و ویژگی‌های معماری ایستگاه است که می‌تواند موجب خوانایی طرح گردد.

۵-۲-۳- نورپردازی برای خلق جلوه‌های ویژه

این شیوه از نورپردازی شامل موارد ویژه‌ای نظیر نورهای مخفی، بکارگیری نورهای رنگی، نورهای متحرک و... است که در هماهنگی با طرح معماری ایستگاه بکار گرفته می‌شود. در ادامه این فصل نحوه بکارگیری انواع نورپردازی در بخش‌های مختلف ایستگاه تشریح می‌گردد.

۵-۳- طرح‌ریزی نور در ورودی ایستگاه

نورپردازی در ورودی ایستگاه در تقابل با نورپردازی سایر ساختمان‌ها یا نور فضاهای شهری در حوزه بلافصل آن قرار می‌گیرد. هدف اصلی در طرح‌ریزی نور و روشنایی ورودی ایستگاه برجسته نمودن آن نسبت به سایر ابنیه و محیط شهری پیرامون ورودی است. در دستیابی به این هدف همواره باید توجه داشت طرح‌ریزی نور در ورودی ایستگاه موجب اغتشاش بصری و آلودگی نور در کلیت فضاهای شهری در حوزه بلافصل ایستگاه نگردد.

• روشنایی عمومی:

- روشنایی عمومی در ورودی و فضای شهری اطراف آن به وسیله چراغ‌های برق شهری تامین می‌گردد و لازم است مقدار این نور در حوزه بلافصل ایستگاه کنترل گردد. در صورتیکه نور عمومی محیط پیرامون ایستگاه بیش از اندازه لازم باشد، این امر موجب کاهش تاثیرگذاری سایر لایه‌های نور در ورودی می‌گردد و در صورتیکه مقدار روشنایی عمومی اطراف ورودی کمتر از استاندارد باشد، ایمنی شهروندان و مسافران ایستگاه تحت تاثیر قرار می‌گیرد.

• روشنایی متمرکز:

- لازم است در پیشخوان ورودی، روشنایی متمرکز طرح‌ریزی شود. در صورتیکه ورودی ایستگاه سایبان یا جلوآمدگی نسبت به بدنه اصلی آن داشته باشد، سطح زیرین این جلوآمدگی موقعیت مناسبی برای تعبیه روشنایی متمرکز است.
- جهت هدایت مخاطبان ایستگاه به داخل لازم است آستانه ورود به ایستگاه و موقعیت درب ورودی با نورپردازی متمرکز نسبت به محیط اطراف آن برجسته شود.

• جلوه‌های ویژه در نورپردازی:

- توصیه می‌گردد ویژگی‌ها و شاخصه فرم و نمای ورودی ایستگاه با نورپردازی بارز شود تا فرم و حجم ورودی نسبت به سایر ابنیه مجاور آن خودنمایی کند.
- البته این موضوع در صورتی قابل انجام است که قوانین شهری حاکم بر موقعیت ورودی ایستگاه و جایگاه آن نسبت به ابنیه پیرامون آن اجازه این خودنمایی را بدهد. برای مثال در صورتیکه ورودی ایستگاه در نزدیکی ابنیه ویژه تاریخی قرار گرفته باشد میزان نمایان ساختن ورودی تحت تاثیر بافت و ابنیه مجاور آن قرار می‌گیرد.

۴-۵- طراحی نور در سالن بلیت

لازم است فضای سالن بلیت بواسطه نورپردازی تا حد امکان درخشان و پذیرای ورود مسافران باشد. همچنین با توجه به تعدد کارکردهای اصلی و جنبی در این سالن لازم است بواسطه نورپردازی توجه مسافران به کارکردهای اصلی سالن و جهت حرکت غالب مسافران جلب گردد.

• روشنایی عمومی:

- در طرح‌ریزی روشنایی عمومی در سالن بلیت توصیه می‌گردد با تابش مخفی و گسترده نور بر سطوح دیوارها و کف ایستگاه، بخش عمومی سالن به مثابه فضایی وسیع، درخشان و خوش‌آمدگو درک شود.

• روشنایی متمرکز:

- در طرح‌ریزی روشنایی متمرکز لازم است کارکردهای اصلی سالن شامل بخش فروش بلیت، دروازه‌های کنترل بلیت، گیشه اطلاعات (در صورت وجود) نسبت به سایر بخش‌های سالن برجسته شود.
- جهت هدایت جریان حرکت در سالن لازم است نقاط مقصد و دسترسی‌های ورود و خروج اصلی به سالن با نورپردازی متمرکز نمایان شود.

• جلوه‌های ویژه در نورپردازی:

- بکارگیری بازشوهای نفوذ نور طبیعی در سقف (در ایستگاه‌های زیرزمینی) همچنین نمایان ساختن ویژگی‌های معماری ایستگاه از جمله مواردی است که می‌تواند امکان ارتقای کیفیت فضا را فراهم آورد.

- در تعریف نقاط خاص و جلب توجه مخاطبان بر این نقاط با نورپردازی همواره باید توجه داشت که کلیت فضای سالن و کارکرد اصلی آن تحت تاثیر قرار نگیرد.

۵-۵- طراحی نور در راهروها

طرح‌ریزی نور در راهروها با هدف ایجاد جذابیت در مسیر طولانی و یکنواخت راهرو صورت می‌گیرد. ایجاد ریتم در مسیر حرکتی، برجسته نمودن نقاط تصمیم‌گیری و انتخاب مسیر از جمله مواردی است که نورپردازی می‌تواند با تاکید بر آن در شکل‌گیری فضای مطلوب در راهروها موثر باشد.

• روشنایی عمومی:

- توصیه می‌شود برای روشنایی عمومی راهروها حداقل مقدار نور لازم برای حفظ ایمنی مسافر در نظر گرفته شود تا علاوه بر بدست آوردن بیشترین صرفه‌جویی در مصرف انرژی، کارایی و تاثیرگذاری سایر لایه‌های نورپردازی محیط افزایش یابد.

• روشنایی متمرکز:

- لازم است نقاط ابتدا و انتهای راهرو با نورپردازی متمرکز برجسته و نمایان گردد.
- در تقاطع مسیرهای حرکتی و نقاط تصمیم‌گیری و جهت‌یابی لازم است با بکارگیری نورپردازی متمرکز شدت روشنایی افزایش یافته و در امتداد راهرو این بخش‌ها نسبت به سایر نقاط برجسته‌تر باشند.

• جلوه‌های ویژه در نورپردازی:

- توصیه می‌شود با در نظر گرفتن سلسله مراتب بصری حاکم بر کلیت فضای ایستگاه ویژگی‌های معماری راهرو نمایان شود و با نورپردازی فرم و مشخصات معماری مسیرهای حرکتی مورد تاکید قرار گیرد.
- در مسیرها و راهروهای طولانی بکارگیری این شیوه از نورپردازی می‌تواند از یکنواختی مسیر بکاهد و طی مسیر را برای عابرین جذاب کند. از این منظر این شیوه از نورپردازی در راهروها بیشترین کاربرد را نسبت به سایر بخش‌های ایستگاه دارد.

۵-۶- طراحی نور در پله و پله‌برقی

اصلی‌ترین عامل در طرح‌ریزی نور در پله‌ها حفظ شرایط ایمنی با نور عمومی است و سایر لایه‌های نورپردازی در اولویت‌های پایین‌تری قرار می‌گیرند. در این بخش تاکید بر نقاط ابتدا و انتها، تعریف آستانه ورود به پله‌ها نیز می‌تواند در مسیریابی کلی حرکت و بخش‌بندی فضاها موثر باشد.

• روشنایی عمومی:

- اصلی‌ترین عامل در نورپردازی پله حفظ ایمنی با تامین روشنایی عمومی است. لذا برخلاف راهروها در نورپردازی پله‌ها لازم است حداکثر روشنایی لازم برای حفظ ایمنی عابرین بکار گرفته شود و در این بخش تاثیرگذاری سایر لایه‌های نورپردازی از اهمیت کمتری برخوردار است.
- در پله‌هایی که سقف آنها شیب‌دار است لازم است موقعیت چراغ‌ها و زاویه تابش آنها به گونه‌ای باشد که به صورت مستقیم به چشم عابر نتابد و خیرگی ایجاد نکند. در این بخش بکارگیری نور مخفی و روشنایی غیرمستقیم به واسطه بازتاب نور از دیوارها یا سطح سقف کاذب توصیه می‌گردد.

• روشنایی متمرکز:

- لازم است نقاط شروع و پایان پله و پله‌برقی با بکارگیری روشنایی متمرکز نمایان گردد.
- توصیه می‌شود آستانه ورود به بخش پله‌ها با ایجاد خط نور تعریف گردد.
- بکارگیری نورپردازی متمرکز در سایر بخش‌های پله و تغییر شدت نور در طول پله مجاز نمی‌باشد.

• جلوه‌های ویژه نورپردازی:

- بکارگیری این لایه از نورپردازی در مسیر پله و پله‌برقی توصیه نمی‌شود.

۵-۷- طراحی نور در سکوها

به دلیل اهمیت ایمنی در سکوها و جلوگیری در سقوط مسافران به بخش ریل‌های قطار، در نورپردازی سکو اصلی‌ترین عامل تاثیرگذار بر طرح، مشخص نمودن لبه سکو و تامین شرایط استاندارد در روشنایی عمومی می‌باشد.

• روشنایی عمومی:

- تامین شرایط استاندارد روشنایی عمومی در سکوی ایستگاه‌ها بسیار با اهمیت است. به منظور جلوگیری از اغتشاش بصری و آلودگی نوری پیشنهاد می‌شود برای تامین روشنایی عمومی سکو تا حد امکان از نور مخفی و بازتاب شده از سطوح دیوار و سقف استفاده گردد.
- ایجاد احساس فضایی روشن، پذیرا و با ابعاد وسیع عامل مشخصه نورپردازی موفق در سکوی ایستگاه است.

• روشنایی متمرکز:

- لازم است لبه سکو در تمام طول آن با بکارگیری روشنایی متمرکز از سایر بخش‌های سکو متمایز گردد.
- توصیه می‌شود نقاط ورود و خروج سکو و مسیرهای دسترسی به آن با بکارگیری روشنایی متمرکز نمایان گردند به گونه‌ای که در طول سکو پیدا کردن این نقاط و مسیربایی مسافران ایستگاه تسهیل شود.

- جلوه‌های ویژه در نورپردازی:

- توصیه می‌شود با بکارگیری این لایه از نورپردازی، ویژگی‌های معماری و عناصر ویژه معرف ایستگاه نظیر تابوهای هنری، فرم نازک کاری و... مورد تاکید قرار گیرد و به این ترتیب جذابیت فضای ایستگاه افزایش یابد.

فصل ٦

الزامات ارائه تسهیلات عمومی

۱-۶ اصول و مبانی طراحی

- سیاست کلی در ارائه تسهیلات عمومی در ایستگاه‌ها ارائه بیشترین تسهیلات انتفاعی و غیرانتفاعی به مسافران بدون اختلال در کارکرد اصلی ایستگاه می‌باشد.
- هیچ یک از فضاهای ارائه خدمات مکمل و تسهیلات عمومی در ایستگاه‌ها نباید در محدوده حریم (Run off) اجزای ایستگاه مطابق مشخصات ذکر شده در فصل دوم قرار گیرند.
- توصیه می‌شود سیاست ارائه تسهیلات عمومی و کاربری‌های خدماتی و تجاری مکمل کارکرد ایستگاه با دیدی فراتر از ساختمان ایستگاه محدوده حوزه بلافاصل ایستگاه را نیز شامل شود.
- توصیه می‌شود تمرکز ارائه تسهیلات عمومی در بخش کنترل نشده ایستگاه قرار گیرد و دامنه ارائه خدمات و کارکردهای فرعی وارد محدوده کنترل شده ایستگاه نگردد.
- حوزه بکارگیری تسهیلات و خدمات عمومی به هیچ وجه نباید سطوح مربوط به جریان حرکت مسافران در شرایط عادی و تخلیه مسافران در شرایط اضطراری را اشغال کند. این موضوع در ارتباط با مسیرهای پیش‌بینی شده برای تخلیه اضطراری ایستگاه بسیار بااهمیت است. امکان دارد عرض یک معبر در شرایط عادی بهره‌برداری بیش از حد لازم باشد اما بنابر شرایط پیش‌بینی شده برای تخلیه در وضعیت اضطراری و با توجه به محاسبه این عرض برای تخلیه اضطراری ایستگاه استفاده از این سطوح برای جانمایی تسهیلات عمومی در طراحی و در طول بهره‌برداری از ایستگاه مجاز نیست.

۲-۶ سرویس‌های بهداشتی عمومی

- در صورتی که در حوزه بلافاصل ایستگاه (محدوده‌ای با شعاع ۲۵۰ متر) توالت عمومی وجود نداشته باشد، طرح‌ریزی توالت عمومی در ایستگاه الزامی است.
- در صورتی که امکان طرح‌ریزی توالت عمومی در ایستگاه وجود نداشته باشد حذف آن با ارائه گزارش توجیهی و تصویب کارفرما مجاز است.
- توالت‌های عمومی باید در دو مجموعه مجزا برای خانم‌ها و آقایان در نظر گرفته شود. همچنین طرح‌ریزی حداقل یک توالت برای استفاده معلولین ضروری است.
- پیشنهاد می‌گردد در صورت وجود زمین شهری توالت عمومی در سطح زمین و در نزدیکی ورودی‌های ایستگاه طرح‌ریزی شود.
- در صورت جانمایی توالت عمومی در ایستگاه موقعیت آن باید به گونه‌ای باشد که در دیدرس بخش اداری ایستگاه و ترجیحاً در نزدیکی و شعاع دید اتاق پلیس یا اتاق حراست و نگهبانی باشد.

- تعداد توالت‌های عمومی مورد نیاز در ایستگاه تابع تعداد مسافران ایستگاه در ساعت اوج رفت و آمد است و براساس روش زیر محاسبه می‌گردد.

$$X \times \text{سرفاصله ورود قطار HW} \times \text{تعداد مسافران یک دقیقه اوج} = \text{تعداد توالت‌های مورد نیاز}$$

- ضریب X در ایستگاه‌های با مسافر زیاد ۰/۰۰۷۵ (۰/۷۵٪) و در ایستگاه‌های با مسافر کم و متوسط ۰/۰۰۵ (۰/۵٪) است (رجوع شود به جدول ۲-۸).

- لازم است طرح‌ریزی توالت‌ها به صورت خطی و به گونه‌ای باشد که از ورودی مجموعه سرویس‌های بهداشتی تا عمق فضا قابل دیدن باشد.
- در ایستگاه‌های روزمینی لازم است موقعیت توالت‌های عمومی به گونه‌ای باشد که از نور و تهویه طبیعی برخوردار شوند.
- لازم است درب ورودی توالت‌ها قابلیت قفل شدن از بیرون را داشته باشد. همچنین لازم است تمهیداتی پیش‌بینی شود که پرسنل ایستگاه بتوانند در مواقع اضطراری درب سرویس‌ها را از بیرون باز کنند.
- مصالح بکارگرفته شده در توالت‌ها باید با قابلیت شستشوی بالا، مقاوم در برابر خرابکاری و با دوام باشند. همچنین لازم است کاملاً صیقلی و بدون بافت جرم‌گیر، خودرنگ و دارای رنگ روشن باشند.

۳-۶- اتاق مادر و کودک

- طرح‌ریزی این اتاق در ایستگاه‌های با مسافر زیاد (رجوع شود به جدول ۲-۸) و پایانه‌ها توصیه می‌گردد.
- ابعاد این اتاق ۱۲ مترمربع پیشنهاد می‌گردد و لازم است در آن صندلی، روشویی آب گرم و سرد، تخت کودک و سطل زباله پیش‌بینی شود.
- لازم است این اتاق در مجاورت اتاق پلیس یا اتاق حراست و نگهبانی طرح‌ریزی شود.

۴-۶- نمازخانه عمومی

- در صورتی که در حوزه بلافصل ایستگاه (محدوده‌ای به شعاع ۲۵۰ متر) مسجد یا نمازخانه عمومی وجود نداشته باشد طرح‌ریزی نمازخانه عمومی در ایستگاه الزامی است.
- لازم است در مجاورت نمازخانه عمومی فضای وضوخانه یا سرویس‌های بهداشتی به تفکیک خانم‌ها و آقایان در نظر گرفته شود.
- در صورتی که امکان طرح‌ریزی نمازخانه عمومی در ایستگاه وجود نداشته باشد، حذف آن با ارائه گزارش توجیهی و تصویب کارفرما مجاز است.

- لازم است نمازخانه در دو مجموعه مجزا برای آقایان و خانمها در نظر گرفته شود.
- نمازخانه باید مجهز به فضای کفش کن و جاکفشی و کمد وسایل باشد. در مجموع مساحت پیشنهادی برای هر نمازخانه (به تفکیک آقایان و خانمها) در ایستگاههای با مسافر کم و متوسط ۱۲ مترمربع و در ایستگاههای با مسافر زیاد ۱۸ مترمربع می باشد (رجوع شود به جدول ۲-۸).
- موقعیت نمازخانه باید به گونه ای باشد که در شعاع دید مستقیم اتاق پلیس یا اتاق حراست و نگهبانی قرار گیرد.
- در صورت وجود نمازخانه عمومی در ایستگاه نیازی به طرح ریزی نمازخانه کارمندان در بخش اداری وجود ندارد.
- نمازخانه عمومی ایستگاه نیاز به تهویه مناسب دارد.
- در ایستگاههای روزمینی بهره گیری از نور و تهویه طبیعی در نمازخانه توصیه می گردد.

۵-۶ - غرفه های تجاری

- موقعیت غرفه های تجاری در داخل ایستگاه باید کاملاً خارج از جریان حرکت مسافران در شرایط عادی بهره برداری و شرایط اضطراری قرار داشته باشد.
- در جلوی ویتترین و ورودی های غرفه های تجاری باید عقب نشینی لازم برای فضای مکث در نظر گرفته شود.
- توصیه می گردد غرفه های تجاری با مصالح قابل جابجایی و تغییر ساخته شود تا در زمان بهره برداری از ایستگاه امکان تغییر در ابعاد آنها وجود داشته باشد.
- استفاده از مصالح آتش زا و دودزا در ساخت غرفه های تجاری ممنوع است.
- لازم است کلیه اجناسی که در بخش تجاری ایستگاه به فروش می رسند غیر قابل اشتعال باشند.
- لازم است تامین آب و برق مصرفی غرفه های تجاری به صورت مستقل از ایستگاه در نظر گرفته شود.
- پیشنهاد می شود در راهروهای طولانی همچنین فضاهایی که از بخش مرکزی ایستگاه فاصله دارند و در شعاع دید پرسنل بهره برداری قرار نمی گیرند با اضافه نمودن غرفه های تجاری امنیت مسافران افزایش یابد. همچنین در این شرایط امکان تخریب ایستگاه و خرابکاری کمتر خواهد شد.

۶-۶ - تابلوهای تبلیغاتی در ایستگاه

- جانمایی و تعداد تابلوهای تبلیغاتی نباید در رقابت با تابلوهای راهنمایی قرار بگیرد و همواره ارجحیت دیداری با تابلوهای راهنمایی می باشد.
- در طرح ریزی ابعاد و موقعیت تابلوهای تبلیغاتی لازم است سلسله مراتب دیداری مورد نظر طراح معمار مورد توجه قرار گیرد. لذا لازم است در طرح معماری ایستگاه موقعیت تابلوها مشخص شود.

- تابلوهای تبلیغاتی در پله‌ها باید به صورت عمود بر خط افق نصب شوند و نصب آنها در امتداد زاویه شیب پله مجاز نیست.
- تعداد و ابعاد تابلوهای تبلیغاتی در تراز سکو باید هماهنگ با طرح نازک‌کاری سکو طرح‌ریزی شود.
- پیشنهاد می‌شود در سکوه‌های جزیره‌ای، جداره‌های طرفین سکو (پشت مسیر عبور قطار) به نصب تابلوهای تبلیغاتی اختصاص یابد.
- بکارگیری تابلوهای تبلیغاتی در نمای شهری ورودی‌های ایستگاه مجاز نیست.
- تاثیر تابلوهای تبلیغاتی هنگامی بیشتر می‌شود که طرح، رنگ و جانمایی آنها با مشخصات فضای معماری هماهنگ باشد و بتواند با ویژگی‌های فرم معماری تطابق یابد.
- بکارگیری صحیح تابلوهای تبلیغاتی می‌تواند موجب جذابیت فضا و ایجاد تنوع در معماری ایستگاه شود و در نهایت می‌تواند تعداد بیشتری از شهروندان را به سفر با سیستم حمل و نقل عمومی جلب کند.
- در صورت حفظ هماهنگی با نظام دیداری فضا و فرم معماری آن، طرح‌های تبلیغاتی می‌توانند برای تاثیرگذاری بیشتر با نوآوری و خلاقیت در طرح و جانمایی، بخشی از مبلمان و معماری داخلی ایستگاه را به خود اختصاص دهند و از چارچوب‌ها و فریم‌بندی‌های رایج و تکراری فاصله بگیرند. این امر در هیچ حالتی نباید ساختار فضایی ایستگاه و ایمنی مسافران را تحت تاثیر قرار دهد.

۶-۷- پارکینگ دوچرخه

- در صورت وجود زمین شهری بلااستفاده در پیرامون ایستگاه و یا سطح باقیمانده از زمین تملک شده برای جانمایی ورودی ایستگاه، توصیه می‌شود تا حد امکان پارکینگ دوچرخه در مجاورت ورودی یا در حوزه بلافصل ایستگاه طرح‌ریزی شود.
- برآورد ابعاد و تعداد پارکینگ دوچرخه مورد نیاز وابسته به موقعیت شهری ایستگاه و سطح تقاضای شهروندان برای استفاده از دوچرخه برای رفت و آمد شهری دارد.

فصل ۷

الزامات حریق و تخلیه اضطراری در ایستگاه‌ها

۷-۱- کلیات

ضوابط مندرج در این فصل صرفاً طرح‌ریزی فضاهای ایستگاه را در نظر می‌گیرد و در صورت تلفیق کاربری ایستگاه با سایر ابنیه و کارکردهای شهری ضوابط طراحی مندرج در این فصل این کارکردهای تلفیق شده با ایستگاه را پوشش نمی‌دهد.

۷-۲- منطقه‌بندی حریق در فضاهای ایستگاه

- برای منطقه‌بندی حریق در ایستگاه‌های روباز نیازی به جداسازی و منطقه‌بندی حریق در فضاهای عمومی نیست. در ایستگاه‌های سرپوشیده نیز به طور کلی نیازی به تفکیک فضاهای عمومی وجود ندارد، مگر آنکه بنابر سناریو تخلیه اضطراری ایستگاه نیاز به محافظت در برابر آتش و کنترل دود در بخش‌های مختلف فضاهای عمومی وجود داشته باشد.
- لازم است در منطقه‌بندی حریق تمامی فضاهای عمومی نسبت به فضاهای غیرعمومی مجاور خود تفکیک شوند.
- لازم است در منطقه‌بندی حریق تمامی فضاهای تجهیزاتی نسبت به سایر فضاها تفکیک شود.

۷-۳- محاسبه تعداد نفرات ایستگاه در تخلیه اضطراری

- در محاسبه تعداد نفرات ایستگاه در زمان تخلیه اضطراری، تمام بار مسافران که باید خارج شوند، در سکو فرض می‌شوند و هیچ مسافری در فضاهای غیر سکو ایستگاه در نظر گرفته نمی‌شوند.
- تعداد مسافران در تخلیه اضطراری ایستگاه از مجموع تعداد مسافران در قطارهایی که هم زمان در تمام خطوط در حال بهره‌برداری وارد ایستگاه می‌شوند و تعداد مسافران ورودی که در انتظار قطارها هستند تشکیل می‌شود.
- تعداد مسافران ورودی برابر است با حاصل ضرب تعداد مسافران ورودی به ایستگاه در سرفاصله اوج ورودی قطار در ضریب افزایشی در عدد ۲ برای در نظر گرفتن یک قطار از دست رفته

$$۲ \times \text{سرفاصله زمانی ورود قطار (دقیقه)} \times \text{ضریب افزایشی (۱/۵~۱/۳)} \times \frac{\text{تعداد مسافران ورودی در ساعت اوج (نفر)}}{۶۰ (\text{دقیقه})} = \text{تعداد مسافران ورودی (نفر)}$$

- تعداد مسافران قطار برای قطار در حال حرکت در جهت اوج برابر است با حاصل ضرب تعداد مسافرینی که در سرفاصله زمانی اوج در یک قطار سوارند در ضریب افزایشی در عدد ۲

$$۲ \times \text{سرفاصله زمانی ورود قطار (دقیقه)} \times \text{ضریب افزایشی (۱/۵~۱/۳)} \times \frac{\text{مسافران قطارها در ساعت اوج (نفر)}}{۶۰ (\text{دقیقه})} = \text{تعداد مسافران قطار (نفر)}$$

- در محاسبه تعداد مسافران قطار لازم است تنها یک قطار در هر خط در نظر گرفته شود.
- مبنای محاسبه تعداد مسافران قطار و تعداد مسافران ورودی ایستگاه زمان اوج رفت و آمد در ایستگاه است.
- زمان اوج رفت و آمد در ایستگاه به زمانی اطلاق می‌گردد که در طول یک ساعت بیشترین جریان عبوری مسافران در آن بازه زمانی رخ دهد. این بازه زمانی عموماً بین ۱۰ الی ۲۰ دقیقه می‌باشد. هنگامی که اعداد مربوط به شمار مسافران در یک ساعت اوج در محاسبات خروج اضطراری استفاده می‌شود باید یک ضریب افزایشی برای اصلاح منحنی توزیع مسافران در طول این زمان در ایستگاه در نظر گرفته شود. در برآورد اولیه این ضریب افزایشی بین ۱/۳ تا ۱/۵ تعیین می‌شود. ضروری است پس از شروع بهره‌برداری از خطوط قطار شهری در طی دو سال آمار شمار مسافران مورد مطالعه قرار گیرد تا صحت پیش‌بینی‌های صورت گرفته در طراحی در ارتباط با ضریب افزایشی سنجیده شود و در صورت نیاز اصلاحات لازم در طرح ایستگاه صورت گیرد.
- لازم است آمار مسافران ایستگاه، حداکثر هر ۵ سال مورد بررسی مجدد قرار گیرد تا در صورت لزوم در نحوه بهره‌برداری از ایستگاه و طرح معماری آن تغییرات لازم ایجاد شود.
- در ایستگاه‌هایی که به صورت مستقیم به کاربری‌های شهری با تعداد مخاطب زیاد (مانند مراکز مدنی و مذهبی، مجموعه‌های ورزشی، مراکز همایش و نمایشگاه‌ها) سرویس‌دهی می‌کنند لازم است علاوه بر در نظر گرفتن مسافران ساعت اوج در روزهای عادی تعداد مسافرانی که در زمان بهره‌برداری از کاربری‌های شهری مورد اشاره به ایستگاه اضافه می‌شود نیز در محاسبات مورد توجه قرار گیرد. در این حالت ممکن است محدودیت‌هایی برای کنترل میزان ورود مسافران به سکوها در نظر گرفته شود تا در هیچ حالتی بار اشغالی سکو از ظرفیت خروجی ایستگاه تجاوز نکند.
- در صورتی که سکوه‌های ایستگاه در طبقات مختلف و به صورت کاملاً مجزا از یکدیگر قرار گرفته باشند در نقاطی که مسیرهای دسترسی خروج سکوها به یکدیگر متصل می‌شوند برای برآورد ظرفیت خروج لازم نیست تعداد مسافران قطار در سکویی که درگیر حریق نیست در محاسبات در نظر گرفته شود.
- در صورتی که فضای ایستگاه با کاربری‌های دیگری نظیر تجاری یا اداری تلفیق شده باشد تعداد کاربران در هر متر مربع از سطوح مورد اشاره بر مبنای ضوابط خاص همان کاربری محاسبه می‌شود. مسیر خروجی این کاربران که ناشی از وجود کاربری‌های ترکیبی است در صورتی که با مسیرهای ورود و خروج ایستگاه مشترک باشد لازم است در محاسبات تخلیه اضطراری ایستگاه در نظر گرفته شود و در صورتی که مسیرهای مجزا برای آنها طرح‌ریزی شده باشد نیازی به وارد کردن این بار در محاسبات تخلیه اضطراری وجود ندارد.
- سرانه فضای اختصاص یافته به هر نفر در این دسته از فضاها به شرح جدول (۷-۱) می‌باشد:

جدول ۷-۱- سرانه فضای کاربری‌های ترکیبی

عملکرد فضا	سرانه فضا برای هر نفر (سطح اختصاص یافته به هر نفر) مترمربع
فضاهای تجاری	۵
فضاهای نمایشگاهی	۵
سوپرمارکت	۵
مجتمع تجاری	۵
فضاهای اداری	۱۰
انبار	۳۰

۷-۴- ظرفیت و موقعیت دسترسی‌های خروج

- زمان تخلیه سکو: لازم است در سکوها ظرفیت خروج کافی برای تخلیه مسافران طی ۴ دقیقه یا کمتر وجود داشته باشد.
- دسترسی خروج به عناصری اطلاق می‌شود که جزیی از مسیر خروج بوده و دسترسی ایمن به فضای امن را فراهم می‌آورند که می‌تواند شامل مسیرهای اصلی حرکتی در ایستگاه و خروجی‌های اضطراری شود.
- زمان تخلیه به فضای امن: لازم است ایستگاه به نحوی طراحی شود که امکان تخلیه اضطراری از دورترین نقطه روی سکو به فضای امن طی ۶ دقیقه یا کمتر ممکن باشد.
- زمان‌های مورد اشاره صرفاً به عنوان مبنایی برای تعیین ظرفیت مورد نیاز و حداکثر مسافت حرکت برای مسیرهای خروجی سکو در نظر گرفته می‌شود و شامل موارد ویژه مانند زمان لازم برای تصمیم‌گیری پیش از حرکت، مبلمان‌هایی که ممکن است دچار حریق شده باشند، آوار در طول مسیر دسترسی خروج یا تاخیرات ناشی از حرکت کم‌توانان جسمی نمی‌شود.
- در ایستگاه‌هایی که تراز میانی یا سالن فروش بلیت آنها به نحوی جانمایی شده باشد که به واسطه فاصله، هندسه، منطقه‌بندی حریق یا سیستم تهویه اضطراری در معرض اثر آتش‌سوزی در سکو قرار نگیرند، سالن فروش بلیت به عنوان فضای امن قابل قبول خواهد بود.
- در صورتی که سالن فروش بلیت یا هر بخش دیگری از ایستگاه به عنوان فضای امن تعریف شده باشد لازم است مسیرهای خروج از این بخش به سطح خیابان نیز در معرض حریق سکو قرار نگیرد.
- لازم است حداکثر فاصله بین هر نقطه از ایستگاه تا خروجی‌ها مطابق با جدول (۷-۲) باشد:

جدول ۷-۲- حداکثر فاصله بین هر نقطه از ایستگاه تا خروجی‌ها

تعداد مسیرهای خروجی	بیشترین فاصله دسترسی به خروجی (متر) از هر نقطه		فضاهای ایستگاه
	با وجود اسپرینکلر در اطفاء	بدون اسپرینکلر در اطفاء	
یک مسیر	۲۵	۱۵	فضاهای عمومی
دو مسیر	۶۰	۴۵	
یک مسیر	۳۰	۱۵	فضاهای جنبی و خدماتی
دو مسیر	۷۵	۶۰	
یک مسیر	۲۰	۱۰	فضاهای با خطر آتش‌سوزی زیاد
دو مسیر	۳۵	۲۰	

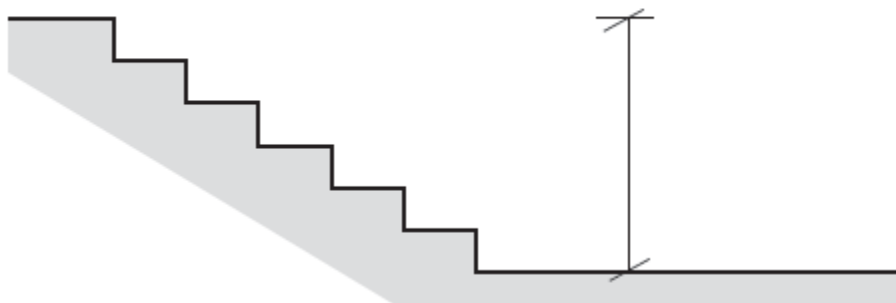
- بیشترین فاصله مجاز طرح‌ریزی خروجی از انتهای سکو ۲۵ متر یا طول واگن (هر کدام که کمتر است) می‌باشد.
- لازم است در هر سکو حداقل دو مسیر خروج مجزا با بیشترین فاصله ممکن از یکدیگر طرح‌ریزی شود و لزومی به برابری ظرفیت حرکتی در این دو مسیر وجود ندارد. این مسیرها می‌توانند در شرایط عادی نیز به‌عنوان ورودی‌های سکو مورد بهره‌برداری قرار گیرند.
- مسیرهای خروجی اضطراری از سکوها می‌توانند با یکدیگر ادغام شوند. در این صورت لازم است ظرفیت مسیر خروجی ترکیب شده برای تامین زمان تخلیه مورد نیاز از سکویی که دچار سانحه شده است کافی باشد.
- توصیه می‌شود در طراحی راهروها، از طراحی یک راهروی خروجی با عرض زیاد اجتناب کرد. زیرا امکان به مخاطره افتادن یک مسیر خروجی بیشتر از چندین مسیر است.

۷-۵- سکوها راهروها و شیب‌راه‌ها

- حداکثر ظرفیت دسترسی‌های خروج در سکوها، راهروها و شیب‌راه‌ها ۸۱/۹ نفر بر متر در دقیقه است.
- حداکثر سرعت حرکت در مسیرهای خروجی بر روی سکوها، راهروها و شیب‌راه‌ها برابر با ۳۷/۷ متر در دقیقه است.
- راهروها و شیب‌راه‌های عمومی در صورتی می‌توانند به عنوان مسیر خروج تلقی شوند که عرض آنها بیش از ۱/۸ متر باشد.
- شیب‌راه‌ها صرفاً در صورتی می‌توانند به عنوان مسیر خروج تلقی شوند که شیب آنها کمتر از ۸ درصد باشد.
- در خصوص شیب‌راه‌های تا شیب ۵ درصد در سرعت حرکت عابران تاثیر قابل ملاحظه‌ای ایجاد نمی‌شود اما با افزایش شیب سرعت حرکت به صورت خطی کاهش می‌یابد.
- سرعت حرکت در مسیرهای واقع در تراز میانی یا سالن فروش بلیت و سایر فضاهایی که تراکم مسافران در آنها کمتر است برابر با ۶۱ متر در دقیقه است.

۶-۷- راه پله و پله برقی

- حداکثر ظرفیت دسترسی‌های خروج بر روی پله‌ها و پله‌برقی‌ها ۵۵/۵ نفر در متر در دقیقه است.
- حداکثر سرعت حرکت در مسیرهای خروجی بر روی پله‌ها و پله‌برقی‌های خاموش ۱۴/۶ متر در دقیقه است.
- راه‌پله‌ها در صورتی می‌توانند به عنوان مسیر خروج تلقی شوند که عرض آنها بیش از ۱/۸ متر باشد.
- پله‌برقی‌ها با یا بدون پاگرد صرف نظر از ارتفاع عمودی شان به عنوان دسترسی خروج قابل قبول هستند.
- پله‌برقی‌ها باید از مصالح غیر قابل اشتعال ساخته شده باشند.
- هنگامی که پله‌برقی‌های با عرض اسمی یک متر با سرعت حداقل ۳۰ متر در دقیقه در جهت خروج اضطراری به کارکرد خود ادامه می‌دهند، ظرفیت این پله‌برقی‌ها ۷۵ نفر در دقیقه در نظر گرفته می‌شود. این امر تنها زمانی قابل محاسبه است که در هر طبقه یک پله‌برقی از محاسبات حذف شود و پله‌برقی‌ها به سیستم برق اضطراری ایستگاه متصل باشند.
- در پله‌های برقی که به عنوان مسیر خروج تلقی می‌شوند در صورتی که ارتفاع یک دستگاه پله‌برقی بیش از ۱۵ متر باشد لازم است در محاسبات ظرفیت آن ۳۰ درصد کاهش یابد.
- مولفه عمودی سرعت حرکت بر اساس تغییر عمودی ارتفاع بین دو تراز ایستگاه محاسبه می‌شود (شکل ۷-۱).



شکل ۷-۱- اندازه‌گیری مسافت برای محاسبه زمان حرکت

- در صورت وجود شرایط زیر پله‌برقی‌ها می‌توانند به صورت در حال حرکت در محاسبات تخلیه اضطراری ایستگاه در نظر گرفته شوند:
 - لازم است پله‌برقی‌ها به برق اضطراری متصل باشند.
 - امکان متوقف کردن پله‌برقی‌ها و تغییر جهت آنها در نظر گرفته شده باشد.
- در صورتی که پله‌برقی‌ها حائز شرایط زیر باشند می‌توانند بیش از نیمی از ظرفیت خروج در هر طبقه را به خود اختصاص دهند:
 - امکان توقف و تغییر جهت آنها پیش‌بینی شده باشد.

- بخشی از ظرفیت دسترسی‌های خروج توسط پله‌های ثابت تامین گردد.
- پله‌برقی که بیشترین اثر منفی بر تخلیه اضطراری ایستگاه را دارد از محاسبات حذف گردد (با توجه به احتمال خرابی یا تعمیرات پله‌برقی مفروض)

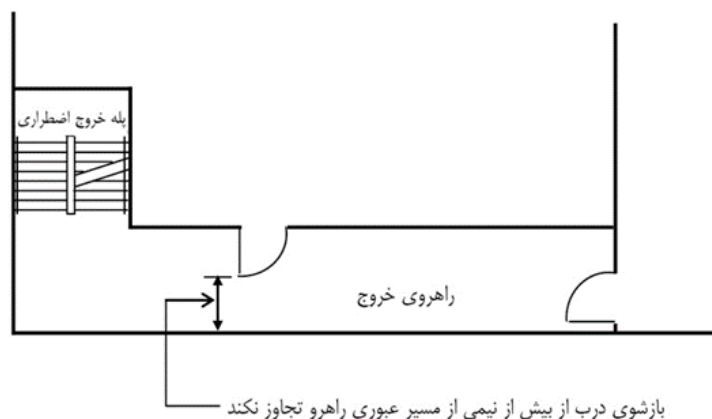
۷-۷- آسانسورها

- آسانسورها در صورتی که الزامات زیر را رعایت کنند به عنوان بخشی از عناصر خروج ایستگاه مورد قبول واقع می‌شوند.
- آسانسور نباید بیش از ۵۰ درصد از ظرفیت خروج اضطراری را به خود اختصاص دهد.
- حداقل یک آسانسور باید خارج از سرویس (خراب) فرض شود و یک دستگاه آسانسور برای خدمات آتش نشانی در نظر گرفته شود. (هنگامی که ایستگاه دارای ۲ آسانسور یا کمتر باشد این الزام را باید این گونه تفسیر کرد که ظرفیت هیچ آسانسوری به عنوان عنصر دسترسی خروج مورد قبول نمی‌باشد).
- لازم است آسانسورهایی که به عنوان بخشی از ظرفیت خروج اضطراری از هر طبقه ایستگاه در نظر گرفته می‌شوند از طریق فضاهای انتظار از سایر بخش‌های آن طبقه جدا شوند. در طرح‌ریزی این فضای انتظار حفظ شرایط زیر الزامی است:
 - فضای انتظار مجزا یا لابی آسانسور باید از سکو با دیوارهای حائل حریق و دودبند با حداقل مقاومت یک ساعت در برابر آتش جداسازی شود. لازم است مدت زمان مقاومت در برابر حریق از زمان لازم برای تخلیه مسافران واقع در فضای انتظار بیشتر باشد.
 - لازم است در فضای انتظار یک پله مرتبط با نقطه امن وجود داشته باشد.
 - سرانه سطح مورد نیاز برای هر نفر ۰/۴۶ مترمربع است.
 - فضای انتظار آسانسورها می‌بایست مجهز به دستگاه‌های صوتی هشدار دهنده دارای ارتباط دو طرفه با مرکز کنترل باشد.
- لازم است آسانسورهایی که به عنوان بخشی از ظرفیت دسترسی خروج اضطراری در نظر گرفته می‌شوند دارای شرایط زیر باشد:
 - دیواره‌های اطراف چاه آسانسور باید با مقاومت ۲ ساعت در برابر آتش طرح‌ریزی شوند.
 - حداکثر دو آسانسور که به عنوان دسترسی خروج یا خدمات آتش نشانی استفاده می‌شوند، می‌توانند دارای موتور خانه مشترک باشند.
 - موتورخانه‌ها باید با دیوار حائل دارای حداقل ۲ ساعت مقاومت در برابر حریق جداسازی شوند.
 - آسانسورها باید دارای سیستم برق اضطراری باشند.

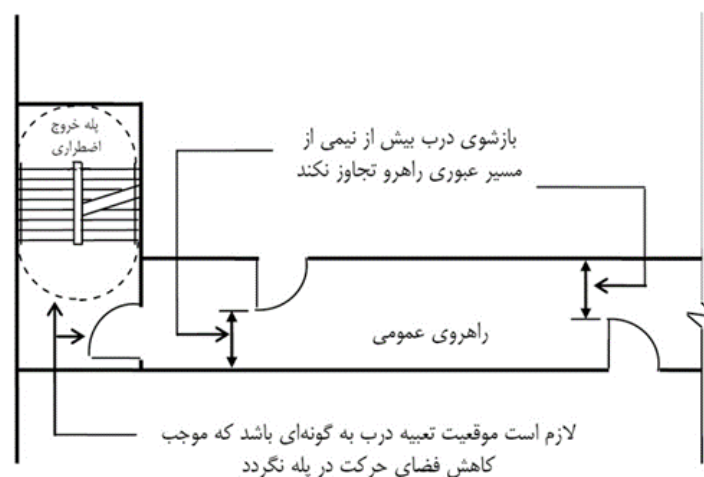
- هنگام تخلیه اضطراری آسانسورها باید تنها در دو نقطه، یکی طبقه ای که در آن حریق رخ داده و دیگری فضای امن توقف کنند.

۷-۸- درها و دروازه‌ها

- حداقل عرض درهای خروجی میبایست ۹۰ سانتیمتر باشد.
- تمام درهای خروجی باید از نوع لولایی که بر پاشنه می‌چرخند باشند. تا بتوان از تمام ظرفیت خروجی درها به‌طور کامل استفاده نمود.
- در صورتی که ظرفیت فضا ۵۰ نفر یا بیشتر باشد، درها می‌بایست الزاماً در جهت خروج باز شوند. این امر در مورد فضاهای با کاربری پر خطر نظیر اتاق‌های برق و تجهیزات نیز صادق است.
- ظرفیت خروجی درها و دروازه‌هایی که به عنوان دسترسی خروج اضطراری در نظر گرفته می‌شوند به شرح زیر است:
- درها و دروازه‌های یک لنگه: ۶۰ نفر در دقیقه
- درها و دروازه‌های دو لنگه: ۸۱/۹ نفر بر متر در دقیقه
- مقدار ظرفیت بیان شده برای درها و دروازه‌های دو لنگه با این فرض است که دارای جرز عمودی میانی نباشند. در جاهایی که جرز عمودی وجود دارد باید ظرفیت در یک لنگه در محاسبات استفاده شود.
- لازم است تمام درهای جدا کننده بین منطقه‌بندی‌های متفاوت حریق از نوع ضدحریق باشد.
- در صورتی که درب‌های ضد حریق باز باشند یکی از شرایط زیر باید برقرار شود:
 - درها باید به‌صورت خودکار بسته شوند.
 - درها باید با افزایش میزان دود بسته شوند.
 - در صورتی که خروجی مجزا برای دود موجود باشد باید درهای خروجی اضطراری ایستگاه با بالا رفتن میزان حرارت بسته شوند.
- درهای خروجی به عنوان عنصر دسترسی خروج با داشتن شرایط زیر قابل قبول هستند:
 - باید به صورت دستی در جهت خروج قابل گشودن باشند.
 - نیروی مورد نیاز برای باز کردن آنها نباید از ۱۳۰ نیوتن تجاوز کند.
 - باید سیستمی برای آنها پیش‌بینی شده باشد که جلوی بسته شدن تصادفی هنگام استفاده را بگیرد.
- پرسنل بهره‌برداری باید امکان باز کردن درها در جهت تخلیه اضطراری را داشته باشند.
- جهت تخلیه باید بر روی درها مشخص باشد تا در روند خروج اخلاقی ایجاد نشود.
- لازم است طراحی به‌گونه‌ای انجام گیرد که بازشو درب‌ها مانع از حرکت در راه‌پله‌های خروجی اضطراری نگردد و باید عرض بازشوی درب کمتر از نیمی از ظرفیت عبوری کریدور را اشغال نماید (شکل‌های ۷-۲ و ۷-۳).



شکل ۷-۲- تناسبات درب‌ها با عرض راهروی خروجی



شکل ۷-۳- تناسبات درب‌ها با عرض راهروی عمومی

- در صورتی که بنا بر نظام بهره‌برداری از ایستگاه درب‌های ضد حریق از نوع قفل شونده باشند، لازم است بنا بر سناریوی بهره‌برداری از ایستگاه براساس کنترل از OCC یا اتاق رئیس ایستگاه و یا سیستم اعلام حریق قفل درب‌ها به‌صورت خودکار باز شود.

۷-۹- دروازه‌های کنترل بلیت

- دروازه‌های کنترل بلیت وقتی می‌توانند به عنوان عنصر دسترسی خروج مورد قبول باشد که دسترسی بلامانع و آزادانه در جهت خروج اضطراری را در صورت رخ دادن شرایط زیر فراهم آورند:
 - خرابی دستگاه یا قطعی برق
 - فعال شدن سیگنال اعلام حریق ایستگاه

- فعال‌سازی دستی با کلید در داخل ایستگاه یا مرکز کنترل
- حرکت بدون مانع در جهت خروج اضطراری به این معنی است که هرگونه موانع موجود در تجهیزات دروازه‌های کنترل یا کنار می‌روند تا بتوان از آنها به عنوان باز شو بدون مانع استفاده کرد یا آزادانه در جهت خروج می‌چرخند.
- ابعاد دروازه‌های کنترل بلیت در مسیر خروج اضطراری باید از الزامات زیر پیروی کنند:
- در صورتی که طول دستگاه کنترل بلیت کمتر از ۲/۵ متر باشد لازم است دارای عرض مفید حداقل ۴۵/۵ سانتیمتر تا ارتفاع یک متر و ۵۳ سانتیمتر در ارتفاع بیش از یک متر باشد.
- دستگاه‌هایی که طول آنها بیشتر از ۲/۵ متر است لازم است دارای حداقل عرض مفید ۵۶ سانتیمتر در ارتفاع کمتر از یک متر و ۷۶ سانتیمتر در ارتفاع بیش از یک متر باشد.
- عرض مفید شامل فاصله داخلی بین دروازه‌ها در حالتی که باز هستند می‌باشد در این حالت لازم است هرگونه پیش‌آمدگی در جداره دستگاه مورد توجه قرار گیرد و مقدار آن از عرض مفید کاسته شود.
- ظرفیت هر دروازه کنترل بلیت در محاسبات خروج اضطراری ۵۰ نفر در دقیقه در نظر گرفته می‌شود.

۷-۱۰- پیش‌بینی‌های لازم برای لبه سکو

- در صورتی که از درهای لبه سکو (PSD) استفاده نشود لازم است در کف و به موازات لبه سکو علائم هشدار دهنده (Tactile) نصب شود.
- لازم است درهای لبه سکو امکان خروج اضطراری از قطار به سکو را فراهم آورند. در این ارتباط لازم است موقعیت توقف قطار اختلالی در روند خروج مسافران از قطار به وجود نیارد.
- حداکثر نیروی لازم برای باز کردن این درها در جهت خروج ۲۲۰ نیوتن است.
- لازم است درها توانایی تحمل فشارهای مثبت و منفی هوا (که توسط قطارهای در حال عبور بر آنها وارد می‌شود) را داشته باشند.

۷-۱۱- زمان خروج

- محاسبه زمان خروج مسافران از ایستگاه طی دو مرحله صورت می‌گیرد:
- مرحله اول: تخلیه سکو در کمتر از ۴ دقیقه
- مرحله دوم: تخلیه مسافران از ایستگاه به فضای امن در کمتر از ۶ دقیقه
- در تست ۶ دقیقه‌ای زمان لازم برای خروج مسافرین با طی طولانی‌ترین مسیر خروجی مطابق شرح زیر محاسبه می‌شود:
- زمانی که طول می‌کشد تا یک فرد طولانی‌ترین مسیر خروجی از ایستگاه را طی کند.

- محاسبه زمان انتظار آخرین نفری که از سکو خارج می‌شود. این زمان شامل مجموع زمان‌هایی است که فرد مورد اشاره در سف عبور از اجزای مختلف ایستگاه منتظر خواهد بود. در ایستگاه‌ها زمان‌های انتظار اصلی‌ترین عامل در محاسبه زمان تخلیه محسوب می‌شود.

• زمان عبور (Flow time):

- برای هر عنصر خروجی، زمان خروج نشانگر زمانی است که تعداد معینی مسافر از یک عنصر خروجی مشخص عبور می‌کنند و تابع شمار مسافران و ظرفیت عناصر است.

$$\text{زمان عبور} = \frac{\text{بار مسافران}}{\text{ظرفیت عنصر}}$$

• زمان انتظار (Waiting Time):

- در هنگام محاسبه زمانی که صرف انتظار مسافران برای تخلیه از ایستگاه می‌شود، این امر حائز اهمیت است که نرخ ورودی و نرخ عبوری مسافران باهم مقایسه شوند.
- غالباً برای عبور مسافران از اولین عناصر خروجی (پله‌های سکو) زمان انتظار زیادی صرف می‌شود اما با رسیدن به المان‌های خروجی بعدی از این نرخ عبوری کاسته می‌شود.
- در محاسبه زمان‌های خروجی در طول یک مسیر، مجموع تمام زمان‌های انتظار برای عبور از هر کدام از عناصر خروجی محاسبه می‌شود تا «کل زمان انتظار» برای آخرین نفری که با طی آن مسیر به فضای امن می‌رسد محاسبه شود.

$$\text{مجموع زمان انتظار} = (W_1 - T_1) + W_{n-\max} (W_1, \dots, W_{n-1})$$

W_1 : زمان تخلیه سکو

T_1 : زمان طی طولانی‌ترین مسیر روی سکو

$(W_1 - T_1)$: زمان انتظار سکو

W_n : نرخ جریان عبوری از هر کدام از عناصر خروجی

$W_{n-\max} (W_1, \dots, W_{n-1})$: زمان انتظار برای عبور از هر کدام از عناصر خروجی

پیوست

تعاریف و واژگان

تعاریف و واژگان

- بخش کنترل نشده Unpaid Area: فضایی از سالن فروش بلیت است که پیش از خط کنترل بلیت جانمایی می‌شود. و در ساعت کار ایستگاه ورود و خروج به این بخش برای همه شهروندان آزاد است.
- برنامه‌ریزی فیزیکی بر اساس تراز سرویس‌دهی: روشی است که برای محاسبه ابعاد و ظرفیت مکان‌های عمومی از آن استفاده می‌شود و مبنای آن سرانه سطح اختصاص یافته به هر نفر است.
- تراز سرویس‌دهی Level of Service: دسته‌بندی مساحت اختصاص یافته به هر نفر که معرف میزان آسایش برنامه‌ریزی شده برای هر فرد است.
- تراکم مسافران Pedestrian Density: متوسط تعداد نفراتی که در یک واحد از سطح وجود دارند که بر مبنای تعداد نفرات در هر فوت یا مترمربع بیان می‌شود.
- خط کنترل بلیت Ticket Gates: محل جانمایی دروازه‌های کنترل بلیت
- در لبه سکو Platform Screen Doors: درهایی که در لبه خارجی سکو برای جداسازی سکو از مسیر حرکت قطار برای تامین ایمنی مسافران یا کنترل هوای فضای سکو نصب می‌شوند.
- روگذر Overpass: کلیه سطوح روی سطح زمین که در مسیر دسترسی مستقیم به ایستگاه یا اجزای آن قرار دارد.
- زیرگذر Underpass: کلیه سطوح زیر سطح زمین که در مسیر دسترسی مستقیم به ایستگاه یا اجزای آن قرار دارد.
- سالن فروش بلیت Ticket Hall: جایگاهی است که در آن فرآیند خرید و کنترل بلیت صورت می‌گیرد.
- سرعت حرکت مسافران Pedestrian Speed: میانگین سرعت راه رفتن مسافران که عموماً بر واحد متر یا فوت در ثانیه مطرح می‌شود.
- سرفاصله ورود قطارها Headway: فاصله زمانی بین ورود قطارهای متوالی به یک سکو از ایستگاه
- سطوح غیر موثر Dead Areas: سطوحی که به دلیل قرارگیری در حاشیه اجزای ایستگاه یا مبلمان، قابلیت استفاده ندارند و مساحتشان از مساحت کل کاسته می‌شود.
- سکو Platform: فضایی از ایستگاه که در مجاورت ریل قرار دارد و امکان سوار و پیاده شدن مسافران از قطارها را به صورت ایمن تامین می‌کند. این فضا می‌تواند همسطح، در زیرزمین یا در ارتفاع باشد.
- سکوی کناری Side Platform: سکویی که دسترسی به قطارها را در امتداد یک طرف خط ریلی فراهم می‌کند.
- سکوی جزیره‌ای Island Platform: سکویی که در بخش میانی ایستگاه بین دو خط قطار قرار می‌گیرد و از هر دو طرف می‌تواند به قطار سرویس‌دهی کند.
- عرض یا مساحت موثر Effective width or area: بخشی از عرض راهرو یا راه پله و یا مساحتی از یک فضا که توسط مسافران مورد استفاده قرار می‌گیرد. برای مثال سطوحی که با مبلمان یا سایر تجهیزات اشغال می‌گردد یا

فاصله‌ای که معمولاً مسافران در عبور از فضا از دیوارهای جانبی حفظ می‌کنند جزء عرض یا مساحت موثر محسوب نمی‌گردد.

- فضای حدفاصل Run-Off /Run-On: حداقل فاصله لازم بین اجزای ایستگاه
- فضای مسافران Pedestrian Space: متوسط مساحتی است که هر مسافر در یک مسیر عبوری به خود اختصاص می‌دهد و بر مبنای فوت یا مترمربع برای هر مسافر مطرح می‌شود. فضایی که افراد به خود اختصاص می‌دهند با توجه به فعالیتی که انجام می‌دهند تعیین می‌گردد. این فضا با توجه به سرعت حرکت مسافران افزایش می‌یابد. همچنین لازم است که نوع و کاراکتر مسافران در نظر گرفته شود، به عنوان مثال مساحتی که توسط یک فرد بر روی صندلی چرخدار اشغال می‌گردد، یا مساحت مورد نیاز برای افرادی که با خود بار و چمدان حمل می‌کنند با افراد دیگر متفاوت می‌باشد.
- قابل دسترس Accessible: دارای ویژگی‌های طراحی لازم برای فراهم آوردن دسترسی افراد کم توان جسمی
- قسمت کنترل شده Paid Area: فضایی از سالن فروش بلیت است که پس از خط کنترل بلیت قرار دارد و صرفاً مسافران ایستگاه می‌توانند به آن وارد شوند.
- مخاطب ایستگاه: شهروندانی که به هر نوعی تحت تاثیر ساخت یا بهره‌برداری از ایستگاه قرار دارند یا از خدمات غیر مسافری ایستگاه استفاده می‌کنند.
- مسافر ایستگاه: شهروندانی که به قصد سوار یا پیاده شدن از قطار از ایستگاه عبور می‌کنند.
- مسیر دسترسی افقی: به راهروها و پیاده‌روهای متحرک گفته می‌شود.
- نرخ جریان عبوری مسافران Pedestrian flow rate: تعداد مسافرانی که از یک موقعیت در واحد زمان عبور می‌کنند که با تعداد نفرات در یک دقیقه، ۱۵ دقیقه یا سایر بازه‌های زمانی مطرح می‌شود. منظور از موقعیت، خطی است فرضی عمود بر جریان حرکت که از عرض یک راهرو، راه پله، در و یا از داخل المان‌هایی نظیر پله برقی یا دروازه کنترل بلیت می‌گذرد.
- نرخ جریان عبوری مسافران در واحد عرض Pedestrian flow per unit width: متوسط نرخ جریان عبوری مسافران که از واحد عرض موثر یک بخش عبور می‌کنند، که بر مبنای تعداد نفرات در هر اینچ، فوت یا متر در دقیقه مطرح می‌شود.

خواننده گرامی

امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور، با گذشت بیش از پنجاه سال فعالیت تحقیقاتی و مطالعاتی خود، افزون بر هشتصد عنوان نشریه تخصصی - فنی، در قالب آیین نامه، ضابطه، معیار، دستورالعمل، مشخصات فنی عمومی و مقاله، به صورت تالیف و ترجمه، تهیه و ابلاغ کرده است. ضابطه حاضر در راستای موارد یاد شده تهیه شده، تا در راه نیل به توسعه و گسترش علوم در کشور و بهبود فعالیت های عمرانی به کار برده شود. فهرست نشریات منتشر شده در سال های اخیر در سایت اینترنتی **nezamfanni.ir** قابل دستیابی می باشد.

**Islamic Republic of Iran
Plan and Budget Organization**

**Specifications for
Design of Urban and Suburban
Railway Stations
Vol.I:
Architectural Design**

No.804-1

Last Edition 09/10/2021

Deputy of Technical and Infrastructure
Development Affairs

Department of Technical and Executive
Affairs, Consultants and Contractors

nezamfanni.ir

2021

این ضابطه

با عنوان جلد اول «ضوابط طراحی
ایستگاه‌های قطار شهری و حومه» ملاک
طراحی معماری ایستگاه‌ها در خطوط قطار
شهری و حومه‌ای کشور است.

جمهوری اسلامی ایران
سازمان برنامه و بودجه کشور

ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه (جلد دوم – ضوابط سازه)

ضابطه شماره ۲ – ۸۰۴

آخرین ویرایش ۱۴۰۰/۰۴/۱۷

معاونت فنی، امور زیربنایی و تولیدی
امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران

nezamfanni.ir

۱۴۰۰

شماره:	۱۴۰۰/۴۲۲۷۷۵
تاریخ:	۱۴۰۰/۰۸/۳۰

بخشنامه به دستگاه‌های اجرایی، مهندسان مشاور و پیمانکاران

موضوع: ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه

در چارچوب ماده (۳۴) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور موضوع نظام فنی و اجرایی یکپارچه، ماده (۲۳) قانون برنامه و بودجه و آیین‌نامه استانداردهای اجرایی طرح‌های عمرانی، به پیوست ضابطه شماره ۸۰۴ امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران، با عنوان «**ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه**» در قالب ۳ جلد زیر و از نوع گروه سوم ابلاغ می‌شود:

جلد اول : ضوابط معماری

جلد دوم : ضوابط سازه

جلد سوم: ضوابط تاسیسات عمومی

رعایت مفاد این ضابطه در صورت نداشتن ضوابط بهتر، از تاریخ ۱۴۰۱/۰۱/۰۱ الزامی است.

امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران این سازمان دریافت‌کننده نظرات و پیشنهادهای اصلاحی در مورد مفاد این ضابطه بوده و اصلاحات لازم را اعلام خواهد کرد.


 سید مسعود میرزاظمی

اصلاح مدارک فنی

خواننده گرامی:

امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور، با استفاده از نظر کارشناسان برجسته مبادرت به تهیه این ضابطه نموده و آن را برای استفاده به جامعه مهندسی کشور عرضه نموده است. با وجود تلاش فراوان، این اثر مصون از ایراد و اشکال نیست.

از این رو، از شما خواننده گرامی صمیمانه تقاضا دارد در صورت مشاهده هرگونه ایراد و اشکال فنی مراتب را به صورت زیر گزارش فرمایید:

- ۱- شماره بند و صفحه موضوع مورد نظر را مشخص کنید.
 - ۲- ایراد مورد نظر را به صورت خلاصه بیان دارید.
 - ۳- در صورت امکان متن اصلاح شده را برای جایگزینی ارسال نمایید.
 - ۴- نشانی خود را برای تماس احتمالی ذکر فرمایید.
- کارشناسان این امور نظرهای دریافتی را به دقت مطالعه نموده و اقدام مقتضی را معمول خواهند داشت. پیشاپیش از همکاری و دقت نظر جنابعالی قدردانی می شود.

نشانی برای مکاتبه: تهران، میدان بهارستان، خیابان صفی علی شاه - مرکز تلفن ۳۳۲۷۱

سازمان برنامه و بودجه کشور، امور نظام فنی و اجرایی

Email: nezamfanni@mporg.ir

web: nezamfanni.ir

بسمه تعالی

پیشگفتار

کارکرد اصلی ضوابط طراحی، پدید آوردن ساختارهایی است که بواسطه قوانین و الزامات موجود در آن محصول فرایند طراحی را به سمت تحقق اهداف بالادست و اولویت‌ها راهبری و این امر را در دستگاه‌های اجرایی ساماندهی و هماهنگ کند. آنچه در این میان اهمیت دارد تابعیت ضوابط طراحی بخش‌های گوناگون یک پروژه از اهدافی مشخص و شفاف است و به این واسطه یکپارچگی و انسجام در فصول مختلف ضوابط حفظ خواهد شد و مجموعه نهایی می‌تواند راهنمای طراحان و تصمیم‌گیران در پیشبرد طرح مربوط باشد.

از این رو، امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور در چارچوب ماده ۳۴ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه و ماده ۲۳ قانون برنامه و بودجه، پس از تهیه «شرح خدمات مطالعات جامع حمل و نقل شهری و حومه» (ضابطه شماره ۳۱۴) و «شرح خدمات مطالعات تفصیلی حمل و نقل همگانی و امکان‌سنجی حمل و نقل ریلی شهری و حومه» (ضابطه شماره ۷۷۷)، «**ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه**» را در قالب سه جلد تهیه نموده است:

جلد اول : ضوابط معماری

جلد دوم : ضوابط سازه

جلد سوم: ضوابط تاسیسات عمومی

در صورت نیاز به استفاده از روشها و سیستم‌های خاص طراحی، متفاوت با آن چه در این ضابطه ارائه شده است ولی در دامنه کاربرد آن قرار دارند، ارائه دهندگان این سیستم‌ها باید نسبت به اخذ گواهینامه یا نظریه فنی از مراجع ذی‌ربط (مانند مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی) اقدام نمایند و تمام مراحل اینگونه فعالیت‌ها، از امکان‌سنجی و طراحی تا اجرا، باید زیر نظر و با تایید مراجع یادشده انجام شود.

علی‌رغم تلاش، دقت و وقت زیادی که برای تهیه این مجموعه صرف گردید، این مجموعه مصون از وجود اشکال و ابهام در مطالب آن نیست. لذا در راستای تکمیل و پربار شدن این ضابطه از کارشناسان محترم درخواست می‌شود موارد اصلاحی را به امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال کنند. کارشناسان سازمان پیشنهادهای دریافت شده را بررسی کرده و در صورت نیاز به اصلاح در متن ضابطه، با همفکری نمایندگان جامعه فنی کشور و کارشناسان مجرب این حوزه، نسبت به تهیه متن اصلاحی، اقدام و از طریق پایگاه اطلاع‌رسانی نظام فنی و اجرایی کشور برای بهره‌برداری عموم، اعلام خواهند کرد. به همین منظور و برای تسهیل در پیدا کردن آخرین ضوابط ابلاغی معتبر، در بالای صفحات، تاریخ تدوین مطالب آن صفحه درج شده است که در صورت هرگونه تغییر در مطالب هر یک از صفحات، تاریخ آن نیز اصلاح خواهد شد. از این‌رو همواره مطالب صفحات دارای تاریخ جدیدتر معتبر خواهد بود.

حمیدرضا عدل

معاون فنی، امور زیربنایی و تولیدی

پاییز ۱۴۰۰

تهیه و کنترل «ضوابط طراحی سازه ایستگاه‌های قطار شهری و حومه

(جلد دوم – ضوابط سازه)» [ضابطه شماره ۲ – ۸۰۴]

اعضای گروه تهیه‌کننده:

امین عمادی	شرکت مهندسين مشاور پژوهش	دکترای مهندسی عمران
کمیل بور	شرکت مهندسين مشاور پژوهش	دکترای مهندسی معدن
مازیار پاسدار پور	شرکت مهندسين مشاور پژوهش	فوق لیسانس مهندسی عمران
احمد رحمانی	شرکت مهندسين مشاور پژوهش	فوق لیسانس مهندسی عمران
شقایق رشیدی نیا	شرکت مهندسين مشاور پژوهش	فوق لیسانس مهندسی عمران
حمیدرضا کاظمی	شرکت مهندسين مشاور پژوهش	دکترای مهندسی عمران
علیرضا مرادی	شرکت مهندسين مشاور پژوهش	دکترای مهندسی عمران
جواد هدایتی	شرکت مهندسين مشاور پژوهش	فوق لیسانس مهندسی عمران

اعضای گروه هدایت و راهبری (سازمان برنامه و بودجه کشور):

وحید سعیدیان	معاون امور راه و ترابری و مدیریت عمران شهری و روستایی
علیرضا توتونچی	معاون امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران
فرزانه آقارمضانعلی	رییس گروه امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران
زینب سقایی نوش آبادی	کارشناس امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران

فهرست مطالب

فصل ۱: کلیات.....	۱
۱-۱- گستره.....	۳
۲-۱- روش طراحی.....	۳
۳-۱- ملاحظات تحلیل، طراحی و ساخت.....	۳
۱-۳-۱- ملاحظات عمومی.....	۳
۴-۱- سیستم واحدهای اندازه گیری.....	۶
فصل ۲: شناسایی محیط و الزامات کلی ساخت و تعیین روش اجرا.....	۷
۱-۲- ملاحظات ژئوتکنیک.....	۹
۲-۲- گزارش های ژئوتکنیک.....	۹
۱-۲-۲- گزارش داده های ژئوتکنیک (GDR).....	۹
۲-۲-۲- گزارش طراحی ژئوتکنیک (GDM).....	۱۰
۳-۲-۲- گزارش راهنمای ژئوتکنیک (GBR).....	۱۰
۳-۲- سطح اطلاعات مورد نیاز در هر مرحله طراحی.....	۱۱
۴-۲- حداقل اطلاعات بالادستی به منظور طراحی سازه.....	۱۳
۵-۲- تعیین پارامترهای خاک و سنگ برای طراحی.....	۱۵
۱-۵-۲- آزمایش های آزمایشگاهی.....	۱۶
۲-۵-۲- آزمایش ها برجا و نمونه برداری از سنگ و خاک.....	۱۷
۳-۵-۲- بررسی آب های زیرزمینی و آب های سطحی.....	۱۸
۴-۵-۲- آزمایش های ژئوفیزیکی.....	۱۹
۵-۵-۲- بررسی گزارش های موجود.....	۲۰
۶-۵-۲- بررسی نقشه های تاریخی.....	۲۱
۷-۵-۲- ارزیابی تصاویر هوایی.....	۲۱
۸-۵-۲- شناسایی میدانی و نقشه برداری زمین شناسی.....	۲۱
۶-۲- حفاری ژئوتکنیکی.....	۲۱
۷-۲- مسائل مربوط به محیط زیست.....	۲۳
۸-۲- ابزاربندی و رفتارنگاری.....	۲۳
۹-۲- انتخاب روش اجرا.....	۲۴
۱-۹-۲- انتخاب معیارهای مناسب جهت تعیین روش اجرا.....	۲۴
فصل ۳: بارگذاری.....	۲۶

۲۸	روش طراحی.....	۱-۳-
۲۹	معرفی بارها و ترکیب بار	۲-۳-
۳۶	بارهای اعمالی.....	۳-۳-
۳۶	بار مرده (DW,DC).....	۱-۳-۳-
۳۶	بار فشار جانبی و قائم خاک (EH,EV).....	۲-۳-۳-
۴۰	سربار روی زمین (سرباره سطحی ES).....	۳-۳-۳-
۴۰	بار ناشی از فشار سیال لوله‌های تأسیسات PI.....	۴-۳-۳-
۴۰	بار زنده (LL,LS,PL).....	۵-۳-۳-
۴۲	بار آب (WA _{tsu} , WA _T , WA _F , WA).....	۶-۳-۳-
۴۵	بار فشار هوا (AP).....	۷-۳-۳-
۴۵	اثرات زلزله (EQ).....	۸-۳-۳-
۴۵	اثرات دمای یکنواخت (Tu).....	۹-۳-۳-
۴۶	اثرات گرادیان حرارتی (TG).....	۱۰-۳-۳-
۴۷	اثرات جمع شدگی (SH).....	۱۱-۳-۳-
۴۷	اثرات جمع شدگی (CR).....	۱۲-۳-۳-
۴۷	نشست (SE).....	۱۳-۳-۳-
۴۷	بار انفجار (BL).....	۱۴-۳-۳-
۴۷	اثرات آتش‌سوزی (FL).....	۱۵-۳-۳-
۴۸	بار حین ساخت (CS).....	۱۶-۳-۳-
۴۸	سایر بارگذاری‌ها.....	۱۷-۳-۳-
۴۹	بارگذاری نامتقارن.....	۱۸-۳-۳-
۵۰	فصل ۴: ملاحظات لرزه‌ای.....	
۵۲	مقدمه.....	۱-۴-
۵۲	ملاحظات لرزه‌ای سازه زیرزمینی (ایستگاه و تونل).....	۲-۴-
۵۴	تحلیل خطر لرزه‌ای.....	۱-۲-۴-
۵۴	معیارهای عملکرد و سطوح طراحی لرزه‌ای.....	۲-۲-۴-
۵۵	پارامترهای حرکت زمین.....	۳-۲-۴-
۶۰	ترکیبات بارگذاری لرزه‌ای.....	۴-۲-۴-
۶۳	پاسخ لرزه‌ای سازه‌های زیرزمینی.....	۳-۴-
۶۴	روش تغییر شکل میدان آزاد.....	۱-۳-۴-
۶۷	روش ساده اندرکنش خاک - سازه.....	۲-۳-۴-

۷۹.....	روش اندرکنش خاک و سازه به وسیله مدل های عددی.....	۳-۳-۴
۸۱.....	روش پیشنهادی برای تحلیل ایستگاه یا تونل.....	۴-۳-۴
۸۵.....	روش تحلیل و ارزیابی اثرات ماندگار زمین.....	۴-۴
۸۵.....	روانگرایی و تغییر مکان های ناشی از روانگرایی زمین.....	۱-۴-۴
۸۶.....	ناپایداری شیب لرزه های و زمین لغزش ها.....	۲-۴-۴
۸۶.....	گسلش.....	۳-۴-۴
۸۸.....	ملاحظات لرزه های دیوارهای حائل.....	۴-۴
۸۸.....	دیوارهای حائل وزنی.....	۱-۲-۴
۹۲.....	دیوارهای حائل طره ای غیر وزنی.....	۲-۲-۴
۹۴.....	ملاحظات لرزه ای شفت های قائم.....	۳-۴
۹۵.....	ملاحظات لرزه ای ایستگاه های روزمینی و یا سازه های جنبی روزمینی.....	۴-۴
۹۶.....	فصل ۵: ارزیابی جابجایی زمین و آنالیز ریسک عملیات احداث ایستگاه (تونل) بر سازه ها و تاسیسات شهری.....	
۹۸.....	مقدمه.....	۱-۵
۹۸.....	پارامترهای کلیدی در ارزیابی تأثیر تغییر شکل زمین بر سازه های موجود.....	۲-۵
۱۰۰.....	تعیین میزان نشست در محل سازه های اطراف.....	۳-۵
۱۰۰.....	روش های عددی.....	۱-۳-۵
۱۰۰.....	روش های تجربی و یا تحلیلی.....	۲-۳-۵
۱۰۲.....	تعیین شاخص آسیب پذیری (IV) و کلاس سازه.....	۴-۵
۱۰۶.....	برآورد ریسک سازه ها.....	۵-۵
۱۱۱.....	تأثیر جابه جایی زمین بر تأسیسات شهری.....	۶-۵
۱۱۲.....	فصل ۶: ملاحظات طراحی سازه نگهبان.....	
۱۱۴.....	مقدمه.....	۱-۶
۱۱۵.....	کنترل پایداری کلی.....	۲-۶
۱۱۵.....	روش تحلیل تعادل حدی.....	۱-۴-۴
۱۱۶.....	روش کاهش مقاومت برشی.....	۲-۴-۴
۱۱۶.....	کنترل پایداری کف حفاری.....	۳-۶
۱۱۸.....	بالازدگی.....	۱-۲-۶
۱۱۹.....	جوشش.....	۲-۲-۶
۱۲۰.....	حفره شدگی کف.....	۳-۲-۶
۱۲۱.....	کنترل بالازدگی کلی کف.....	۴-۲-۶
۱۲۳.....	ملاحظات طراحی شمع های درجاریز.....	۳-۶

۱۲۴.....	ملاحظات عمومی.....	۱-۳-۶
۱۲۵.....	مقاومت شمع درجاریز.....	۲-۳-۶
۱۲۷.....	بارهای وارد بر شمع‌های درجاریز.....	۳-۳-۶
۱۳۰.....	طراحی برای حالت حدی بهره‌برداری- کنترل نشست.....	۴-۳-۶
۱۳۳.....	طراحی برای حالت حدی مقاومت.....	۵-۳-۶
۱۴۳.....	تعیین حداقل نفوذ شمع (عمق ریشه شمع).....	۶-۳-۶
۱۴۳.....	طراحی لایه پوشش بین شمع‌های فاصله‌دار.....	۷-۳-۶
۱۴۵.....	ملاحظات طراحی استرات (مهار متقابل) و ویل.....	۴-۶
۱۴۶.....	ملاحظات عمومی.....	۱-۴-۶
۱۴۷.....	بارگذاری و طراحی استرات و ویل.....	۲-۴-۶
۱۵۰.....	ملاحظات تحلیل و طراحی دیوار میخکوبی.....	۵-۶
۱۵۲.....	تحلیل دیوار میخکوبی.....	۱-۵-۶
۱۶۶.....	طراحی نهایی بر اساس معیار پایداری.....	۲-۵-۶
۱۶۷.....	بهینه‌سازی طرح با توجه به ضرایب اطمینان.....	۳-۵-۶
۱۶۸.....	ملاحظات تحلیل و طراحی سیستم مهارگذاری.....	۶-۶
۱۶۹.....	گسیختگی موضعی یا داخلی.....	۱-۶-۶
۱۷۶.....	طراحی اتصالات سیستم مهارگذاری.....	۲-۶-۶
۱۷۸.....	محافظت از انکر در برابر خوردگی.....	۳-۶-۶
۱۸۵.....	آزمایش‌های کنترلی سیستم انکر.....	۴-۶-۶
۱۹۰.....	ملاحظات طراحی شاتکریت در فضاهاى تونلى.....	۷-۶
۱۹۱.....	تحلیل و طراحی شاتکریت.....	۱-۷-۶
۱۹۵.....	ملاحظات طراحی فورپول در فضاهاى تونلى.....	۸-۶
۱۹۷.....	پارامترهای طراحی فورپولینگ.....	۱-۸-۶
۲۰۰.....	طراحی فورپولینگ.....	۲-۸-۶
۲۰۲.....	ملاحظات طراحی ریب.....	۹-۶

فصل ۷: ملاحظات طراحی سازه اصلی..... ۲۰۴

۲۰۶.....	مقدمه.....	۱-۷
۲۱۰.....	ملاحظات کلی.....	۱-۱-۷
۲۱۱.....	اجزای سیستم‌های سازه‌ای.....	۲-۱-۷
۲۱۱.....	درزهای سازه‌ای.....	۳-۱-۷
۲۱۱.....	ملاحظات تحلیل و مدل‌سازی ایستگاه‌های قطار شهری.....	۴-۱-۷
۲۱۶.....	دالهای یک طرفه و دو طرفه.....	۵-۱-۷

۲۳۲.....	آرماتور سیستم‌های تیرچه دو طرفه.....	۶-۱-۷-
۲۳۲.....	رفتار همبندی دال و دیوارهای سازه‌ای.....	۷-۱-۷-
۲۳۳.....	دیوارها.....	۲-۷-
۲۳۳.....	کلیات.....	۱-۲-۷-
۲۳۴.....	حداقل ضخامت دیوارها.....	۲-۲-۷-
۲۳۴.....	نیروهای طراحی.....	۳-۲-۷-
۲۳۵.....	مقاومت خمشی همراه با نیروی محوری.....	۴-۲-۷-
۲۳۶.....	مقاومت برشی.....	۵-۲-۷-
۲۳۷.....	محدودیت‌های مقادیر آرماتورها.....	۶-۲-۷-
۲۳۸.....	دیوارهای مرکب (چندپایه).....	۷-۲-۷-
۲۳۹.....	آرماتورگذاری حداقل اطراف بازشو.....	۸-۲-۷-
۲۳۹.....	تحلیل دقیق دیوارها با بازشوهای چندتایی.....	۹-۲-۷-
۲۴۰.....	تحلیل دقیق دیوارها با بازشوهای مجزای تکی.....	۱۰-۲-۷-
۲۴۲.....	کنترل پایداری.....	۳-۷-
۲۴۳.....	کنترل پایداری در برابر بالازدگی.....	۱-۳-۷-
۲۴۶.....	پیوست ۱: دیاگرام فشار ظاهری خاک (AEP) برای دیوارهای مهار شده.....	
۲۵۲.....	مراجع.....	

فهرست شکل‌ها

- شکل ۳-۱- تعیین فشار قائم خاک ایستگاه تکیه داده شده به شمع و یا در حالتی که خاک کف ایستگاه بهبود یافته باشد ۳۹
- شکل ۳-۲- تعیین تراز آب زیرزمینی ۴۳
- شکل ۳-۳- توزیع فشار آب در خاک‌های دانه‌ای ۴۴
- شکل ۳-۴- (الف) توزیع فشار آب زمانی که لایه نفوذناپذیر پایین باشد (ب) توزیع فشار آب زمانی که لایه نفوذناپذیر بالا باشد (ج) توزیع فشار آب زمانی که خاک دارای لایه‌های متناوب نفوذناپذیر باشد ۴۴
- شکل ۳-۵- نشست طولی تونل به دلیل نشست زمین ۴۷
- شکل ۴-۱- مودهای تغییر شکلی تونل تحت انتشار امواج، (الف) بیضوی در تونل با مقطع دایره‌ای، (ب) اعوجاجی در تونل با مقطع مستطیلی، (ج) محوری، (د) انحنایی ۵۳
- شکل ۴-۲- تأثیر سطح کرنش بر مدول برشی مؤثر (خاک‌های چسبنده) ۵۹
- شکل ۴-۳- تأثیر سطح کرنش بر مدول برشی مؤثر (خاکهای دانه‌ای) ۵۹
- شکل ۴-۴- اعوجاج برشی میدان آزاد زمین بکر و حفاری شده برای مقطع دایره‌ای ۶۶
- شکل ۴-۵- تغییر مکان خاک در عمق و تغییر مکان اعوجاجی اعمالی بر یک سازه جعبه‌ای ۶۷
- شکل ۴-۶- لنگرها و نیروهای حاصل از امواج لرزه‌ای (الف) نیروها و لنگرهای اعمالی ناشی از انتشار امواج لرزه‌ای در طول محور تونل، (ب) نیروها و لنگرهای اعمالی محیطی حاصل از انتشار امواج لرزه‌ای متعامد بر محور تونل ۶۸
- شکل ۴-۷- رابطه بین نسبت انعطاف‌پذیری و ضریب پاسخ جداره تونل در حالت لغزش کامل در نسبت‌های پواسون مختلف ۷۲
- شکل ۴-۸- ضریب پاسخ نیروی محوری جداره تونل در برابر نسبت فشردگی، عدم لغزش سطح تماسی و مقطع دایره‌ای ۷۳
- شکل ۴-۹- تغییر مکان نرمال شده جداره تونل در برابر نسبت انعطاف‌پذیری، لغزش کامل در سطح تماسی و مقطع دایره‌ای جداره تونل ۷۴
- شکل ۴-۱۰- قرارداد علامتی برای مولفه‌های نیرو در جداره تونل دایره‌ای ۷۶
- شکل ۴-۱۱- سختی نسبی بین خاک و قاب مستطیلی، (الف) اعوجاج خمشی (برشی) میدان آزاد خاک، (ب) اعوجاج خمشی قاب مستطیلی ۷۷
- شکل ۴-۱۲- نسبت اعوجاج R_p برای تونل‌های مستطیلی ۷۸
- شکل ۴-۱۳- مدل‌های ساده شده تحلیل قاب (الف) بار شبه متمرکز برای تونل‌های عمیق، (ب) توزیع فشار شبه مثلی برای تونل‌های کم عمق ۷۹
- شکل ۴-۱۴- شرایط مرزی مدل‌سازی ۸۳
- شکل ۴-۱۵- مدل خاک بکر ۸۳
- شکل ۴-۱۶- مدل خاک و سازه ۸۴
- شکل ۴-۱۷- مدل‌های ساده شده قابی ۸۴
- شکل ۴-۱۸- رابطه بین بیشینه تغییر مکان سطح گسل و بزرگای زلزله M_w (Wells and Coppersmith 1994) ۸۶
- شکل ۴-۱۹- دیاگرام نیروی لرزه‌ای برای ارزیابی پایداری خارجی دیوار وزنی ۸۹
- شکل ۴-۲۰- دیاگرام نیروی لرزه‌ای برای ارزیابی پایداری خارجی دیوار طره‌ای غیر وزنی ۹۴
- شکل ۵-۱- نمودار روند انجام عملیات بررسی و ثبت شرایط سازه‌ها ۱۰۲
- شکل ۵-۲- نمودار روند انجام عملیات بررسی و ثبت شرایط سازه‌ها و مطالعه برآورد ریسک آن‌ها ۱۰۷
- شکل ۵-۳- پارامترهای کنترلی در ارزیابی سازه به روش برلند ۱۰۸

شکل ۱-۶- پارامترهای مربوط به کنترل بالازدگی در روش دوم.....	۱۱۸
شکل ۲-۶- کنترل جوشش	۱۱۹
شکل ۳-۶- کنترل حفره شدگی.....	۱۲۱
شکل ۴-۶- روش تعادل نیرویی در کنترل بالازدگی کلی کف	۱۲۱
شکل ۵-۶- کنترل بالازدگی کلی کف	۱۲۲
شکل ۶-۶- راهکارهای مقابله با بالازدگی کلی کف	۱۲۳
شکل ۷-۶- شرایط معمول فروکش ناشی از وزن خاکریز (هانیکان و همکاران، ۲۰۰۵).....	۱۲۷
شکل ۸-۶- شرایط معمول فروکش ناشی از سایر عوامل به جز خاکریز	۱۲۷
شکل ۹-۶- انتقال بار جداری نرمال شده با مقدار نهایی در مقابل نشست در خاک‌های چسبنده (مطابق با انیل و ریز، ۱۹۹۹).....	۱۳۱
شکل ۱۰-۶- مقاومت انتهایی (نوک) نرمال شده با مقدار نهایی در مقابل نشست در خاک‌های چسبنده (مطابق با انیل و ریز، ۱۹۹۹).....	۱۳۱
شکل ۱۱-۶- انتقال بار جداری نرمال شده با مقدار نهایی در مقابل نشست در خاک‌های غیرچسبنده (مطابق با انیل و ریز، ۱۹۹۹).....	۱۳۲
شکل ۱۲-۶- مقاومت انتهایی (نوک) نرمال شده با مقدار نهایی در مقابل نشست در خاک‌های غیرچسبنده (مطابق با انیل و ریز، ۱۹۹۹) ...	۱۳۲
شکل ۱۳-۶- توضیح بخش‌های غیرموثر شمع‌های حفاری شده که در محاسبه مقاومت جداره لحاظ نمی‌گردند (براون و همکاران، ۲۰۱۰).....	۱۳۵
شکل ۱۴-۶- عملکرد گروه شمع به صورت پی بلوکی.....	۱۳۹
شکل ۱۵-۶- بالازدگی شمع با نوک زنگوله‌ای	۱۴۱
شکل ۱۶-۶- بالازدگی گروه در شمع‌های با فواصل کم در خاک‌های غیرچسبنده مطابق با روابط تاملینسون (۱۹۸۷).....	۱۴۲
شکل ۱۷-۶- بالازدگی گروه شمع‌ها در خاک‌های چسبنده مطابق با روابط تاملینسون (۱۹۸۷).....	۱۴۲
شکل ۱۸-۶- ناحیه مؤثر در تعیین فشار جانبی متوسط در روش جانسن یا ریمبلت	۱۴۵
شکل ۱۹-۶- اتصال استرات و ویل به تیر سرشمع	۱۴۷
شکل ۲۰-۶- تعیین دهانه مؤثر به منظور طراحی ویل- استرات با یک مهار مایل ۴۵ درجه	۱۴۸
شکل ۲۱-۶- تعیین دهانه مؤثر به منظور طراحی ویل- استرات با دو مهار مایل ۴۵ درجه	۱۴۹
شکل ۲۲-۶- تعیین دهانه مؤثر به منظور طراحی ویل- استرات با یک مهار مایل ۶۰ درجه	۱۴۹
شکل ۲۳-۶- مکانیزم‌های گسیختگی کلی.....	۱۵۳
شکل ۲۴-۶- انواع گسیختگی موضعی	۱۵۴
شکل ۲۵-۶- توزیع نیروی کششی میخ.....	۱۵۵
شکل ۲۶-۶- توزیع نیروی کششی میخ به صورت شماتیک.....	۱۵۶
شکل ۲۷-۶- محتملترین حالت‌های گسیختگی رویه و سرمیخ	۱۵۸
شکل ۲۸-۶- حالت‌های گسیختگی اتصالات رویه	۱۵۹
شکل ۲۹-۶- شکل گسیختگی خمشی تدریجی رویه	۱۶۰
شکل ۳۰-۶- هندسه مقطع رویه مورد بررسی در گسیختگی خمشی	۱۶۱
شکل ۳۱-۶- حالت‌های گسیختگی پانچ	۱۶۳
شکل ۳۲-۶- ابعاد گل میخ.....	۱۶۴
شکل ۳۳-۶- انواع گسیختگی موضعی	۱۷۰
شکل ۳۴-۶- بخش‌های مختلف مهارهای متداول	۱۷۰
شکل ۳۵-۶- بسیج تنش‌ها در بخش درگیر در مهار تحت کشش	۱۷۲

شکل ۳۶-۶- فاصله‌داری افقی و قائم مورد نیاز برای مهاري	۱۷۴
شکل ۳۷-۶- شماتيكي از گسيختگي خمشي و رفتار برش پانچ پوشش بتن پاشي موقت	۱۷۷
شکل ۳۸-۶- الگوي تغييرشکل و ترک خوردگي لايه بتن پاشي	۱۷۸
شکل ۳۹-۶- نمودار تصميم گيري براي انتخاب سطح حفاظت در مقابل خوردگي (اصلاح شده توسط PTI, 1996)	۱۷۹
شکل ۴۰-۶- نمونه هايي از حالات هاي مختلف محافظت از خوردگي بر حسب نوع انکر	۱۸۲
شکل ۴۱-۶- نمونه هايي از محافظت خوردگي انکر هاي رشته اي براي محافظ هاي سطح ۱ و ۲	۱۸۳
شکل ۴۲-۶- نمونه هايي از محافظت خوردگي انکر هاي ميله اي براي محافظ هاي سطح ۱ و ۲	۱۸۴
شکل ۴۳-۶- نحوه اعمال بار در آزمايش عملکرد	۱۸۶
شکل ۴۴-۶- نحوه اعمال بار در آزمايش تائيد	۱۸۷
شکل ۴۵-۶- نحوه بارگذاري براي آزمايش کارايي	۱۸۹
شکل ۴۶-۶- تغييرات تغييرشکل الاستيک و پلاستيک در مقابل بار وارده براي آزمايش کارايي	۱۸۹
شکل ۴۷-۶- منحنی پاسخ زمین (GRC) و ارتباط آن با فشار سيستم نگهداري (Pi)	۱۹۳
شکل ۴۸-۶- ناحيه پلاستيک اطراف تونل دايروي و تحت تأثير تنش بر جای هيدرواستاتيک	۱۹۳
شکل ۴۹-۶- الگوي جابه جايي شعاعي براي یک تونل در حال پيشروي	۱۹۴
شکل ۵۰-۶- مقطع طولی از توزيع فشار شعاعي و جابجايي ها در داخل تونل	۱۹۴
شکل ۵۱-۶- حفاري مرحله اي به همراه اجرای فورپولينگ	۱۹۶
شکل ۵۲-۶- ايجاد و تقويت قوس شدگي با استفاده از سيستم پيش نگهداري فورپولينگ: (a) قوس شدگي موضعي مابين لوله هاي فورپولينگ، (b) قوس شدگي طولی و شعاعي به ترتيب در پيشروي جبهه کار حفاري و در مقطع عرضي	۱۹۷
شکل ۵۳-۶- جزئيات مربوط به سيستم فورپولينگ: (الف) طرح کلی سيستم نگهداري و پيش نگهداري فورپولينگ (L_{fp} طول فورپولينگ، L_{fpo} طول همپوشاني فورپولينگ، (ب) بزرگنمايي تصوير (د) S_{cfp} فاصله مرکز تا مرکز لوله هاي فورپولينگ، t_{fp} ضخامت لوله فورپولينگ، D_{fp} قطر خارجي لوله هاي فورپولينگ)، (ج) مقطع طولی تونل (α_{fp} زاويه نصب لوله هاي فورپولينگ، L_{US} طول دهانه بدون نگهداري)، (د) مقطع عرضي تونل (D_t قطر تونل و α_{fpa} زاويه پوشش سيستم فورپولينگ)	۱۹۸
شکل ۵۴-۶- نمايي از زون بالقوه ريزشي و ناحيه پلاستيک در جلوي جبهه کار و ارتباط آن با طول فورپولينگ	۱۹۸
شکل ۵۵-۶- طراحي سازه اي سيستم فورپولينگ	۲۰۰
شکل ۵۶-۶- ناحيه تأثير هر ميله به منظور محاسبه خواص معادل زون فورپولينگ	۲۰۱
شکل ۵۷-۶- مدل سازي فورپولينگ در مدل سازي دوبعدی (A) زون معادل فورپولينگ B و C) مدل سازي مستقيم لوله هاي فورپولينگ	۲۰۱
شکل ۵۸-۶- مدل سازي سه بعدی فورپولينگ با استفاده از المان هاي سازه اي	۲۰۲
شکل ۱-۷- مقطع بحراني در برش وقتي که بار در قسمت بالايي تير وارد شود	۲۱۹
شکل ۲-۷- آرماتورگذاري ويژه گوشه دال (حالت متعامد و مورب)	۲۳۰
شکل ۳-۷- حداقل طول ميلگردهاي آجدار در دال هاي دو طرفه بدون تير	۲۳۱
شکل ۴-۷- مشخصات دال پيوند	۲۳۳
شکل ۵-۷- رفتار ديوار به صورت تير روی زمين که ممکن است به صورت تير عميق باشد	۲۳۴
شکل ۶-۷- نيروهاي وارد بر ديوار	۲۳۵
شکل ۷-۷- عرض مؤثر بال کششي و فشاري ديوار بر اساس آيين نامه	۲۳۹
شکل ۸-۷- ديوارک در کنار بازشوهاي مجاور	۲۳۹

- شکل ۷-۹- تحلیل دیوار در اطراف بازشو ۲۴۱
- شکل ۷-۱۰- روش بست و بند جهت تعیین آرماتور افقی بالای بازشو در حالتیکه $H_w > 0.25L_n$ ۲۴۲
- شکل ۷-۱۱- کنترل برکنش ۲۴۳
- شکل پ-۱-۱- فشار ظاهری خاک بر دیوارهای انکر شده در روش ساخت بالا به پایین و خاک بدون چسبندگی دیوار با یک و چند ردیف انکر ۲۴۹
- شکل پ-۱-۲- توزیع فشار ظاهری خاک در دیوارهای انکر شده از بالا به پایین در خاک‌های نرم تا متوسط چسبنده ۲۵۰
- شکل پ-۱-۳- فشار ظاهری خاک دیوارهای مهار شده (استرات) در خاک بدون چسبندگی ۲۵۱

فهرست جدول‌ها

جدول ۱-۲- شناخت سایت و تأسیسات زیرزمینی در هر مرحله مطالعات.....	۱۲
جدول ۲-۲- شناسایی زیرسطحی در هر مرحله مطالعات.....	۱۲
جدول ۳-۲- حداقل مشخصات ژئوتکنیکی مورد نیاز در محل جانمایی ایستگاه و پروفیل ژئوتکنیکی.....	۱۵
جدول ۴-۲- استانداردهای بعضی از آزمایش‌های مکانیک خاک.....	۱۶
جدول ۵-۲- استانداردهای بعضی از آزمایش‌های برجای مکانیک خاک.....	۱۷
جدول ۶-۲- کاربرد آزمایش‌ها ژئوفیزیکی.....	۲۰
جدول ۷-۲- دستورالعمل تعیین فواصل مابین گمانه‌های قائم/ مایل.....	۲۲
جدول ۱-۳- ترکیبات بارگذاری و ضرایب هر بار در طراحی ایستگاه‌ها و تونل‌ها.....	۳۰
جدول ۲-۳- ضرایب بار (γ_p) برای بارهای دائمی در طراحی ایستگاه‌ها و تونل‌ها.....	۳۰
جدول ۳-۳- ضرایب بار مربوط به گرادیان حرارتی.....	۳۳
جدول ۴-۳- ترکیب بار مربوط به طراحی دیوارهای وزنی، دیوارهای کنسولی، شمع‌ها و دیوارهای مهار شده توسط انکر.....	۳۴
جدول ۵-۳- ضرایب بار برای بارهای دائمی γ_p مربوط به طراحی دیوارهای وزنی، دیوارهای کنسولی، شمع‌ها و دیوارهای مهار شده توسط انکر.....	۳۵
جدول ۶-۳- مقادیر تقریبی جابه‌جایی مورد نیاز جهت فعال شدن فشار محرک و یا مقاوم زمین.....	۳۷
جدول ۷-۳- خلاصه بارهای زنده.....	۴۱
جدول ۱-۴- نسبت‌های بیشینه سرعت زمین به بیشینه شتاب سطح زمین در خاک و سنگ بستر.....	۵۶
جدول ۲-۴- نسبت‌های بیشینه تغییر مکان زمین به بیشینه شتاب سطح زمین در خاک و سنگ بستر.....	۵۶
جدول ۳-۴- مقادیر F_v بر اساس خاک ساختگاه.....	۵۷
جدول ۴-۴- کلاس‌بندی خاک ساختگاه.....	۵۷
جدول ۵-۴- نسبت‌های حرکت زمین در عمق به مقدار متناظر در سطح زمین.....	۵۸
جدول ۶-۴- تغییرات نسبت G به G_m بر اساس شتاب حداکثر در سطح زمین و نوع زمین (ضریب مؤثر $K = \frac{G}{G_m}$).....	۵۹
جدول ۷-۴- محدوده کرنش‌های تعیین شده برای بتن و میلگرد.....	۶۲
جدول ۸-۴- روش‌های طراحی لرزه‌ای برای تغییر مکان‌های اعوجاجی.....	۶۴
جدول ۹-۴- درجه آزادی در مرزهای مختلف.....	۸۲
جدول ۱-۵- پارامترهای مرتبط با تغییر شکل سازه در اثر نشست.....	۹۹
جدول ۲-۵- رده‌بندی توصیفی سازه بر اساس شاخص آسیب‌پذیری (تعیین کلاس سازه).....	۱۰۳
جدول ۳-۵- محاسبه شاخص آسیب‌پذیری سازه.....	۱۰۴
جدول ۴-۵- طبقه‌بندی آسیب‌ها طبق روش برلند.....	۱۰۸
جدول ۵-۵- طبقه‌بندی ارزیابی خسارت وارد بر سازه قابی با پی منفرد طبق روش رانکین.....	۱۰۹
جدول ۶-۵- ارتباط بین اندیس آسیب‌پذیری و رده خرابی.....	۱۰۹
جدول ۷-۵- ماتریس تعیین رده ریسک سازه با توجه به کلاس سازه و رده آسیب محتمل.....	۱۱۰
جدول ۸-۵- توصیف رده‌های مختلف ریسک و عملیات حفاظتی.....	۱۱۰

جدول ۱-۶- نوع تحلیل پایداری با توجه به سرعت گودبرداری و شرایط زهکشی خاک	۱۱۵
جدول ۲-۶- گسیختگی‌های کف حفاری	۱۱۷
جدول ۳-۶- ضرایب مقاومت برای مقاومت ژئوتکنیکی شمع‌های حفر شده	۱۲۶
جدول ۴-۶- طبقه‌بندی خاک‌ها با پتانسیل منبسط شوندگی (ریز و انیل، ۱۹۸۸)	۱۳۰
جدول ۵-۶- ضرایب کاهش گروه شمع برای مقاومت باربری شمع‌های واقع بر ماسه (D قطر شمع)	۱۴۰
جدول ۶-۶- خاکهای مناسب و نامناسب جهت سیستم میخکوبی	۱۵۱
جدول ۷-۶- مقاومت پیوند میخ‌ها در محیط خاکی و سنگی	۱۵۷
جدول ۸-۶- ضریب C_F	۱۶۱
جدول ۹-۶- حداقل ضرایب اطمینان متداول برای طراحی دیوار میخکوبی	۱۶۷
جدول ۱۰-۶- مقدار نیروی منتقل شده مفروض برای طراحی اولیه مهاري با روش تزریق وزنی در خاک	۱۷۱
جدول ۱۱-۶- بار انتقالی مفروض برای طراحی اولیه مهاري در سنگ	۱۷۲
جدول ۱۲-۶- تنش باند نهایی برای سطح اندرکنش زمین با ماده تزریقی در بخش درگیر مهاري	۱۷۳
جدول ۱۳-۶- مشخصات استرندهای ۱۵ میلیمتری (ASTM A416, Grade 270 (metric 1860))	۱۷۵
جدول ۱۴-۶- راهنمای رابطه بین اندازه تاندون و بازشدگی شیپوری	۱۷۵
جدول ۱۵-۶- کلیات سیستم‌های محافظت در برابر خوردگی	۱۸۱
جدول ۱۶-۶- نحوه اعمال بار در آزمایش خزش	۱۸۷
جدول ۱۷-۶- روابط تحلیلی برای بدست آوردن منحنی LDP	۱۹۵
جدول ۱-۷- ممان اینرسی و سطح مقطع مجاز اعضا در تحلیل الاستیک برای بارهای ضریبدار بر اساس نیروی محوری عضو	۲۱۳
جدول ۲-۷- مقادیر دقیق‌تر ممان اینرسی اعضا در تحلیل الاستیک برای بارهای ضریبدار	۲۱۳
جدول ۳-۷- ضریب‌های کاهش مقاومت Φ بر اساس وضعیت مورد نظر در طراحی مقطع	۲۱۴
جدول ۴-۷- حداقل ضخامت دال‌های یک طرفه توپر	۲۱۸
جدول ۵-۷- محدودیت ابعاد برای عرض مؤثر بال از بر جان تیر T شکل	۲۲۰
جدول ۶-۷- حداقل ضخامت دال‌های دو طرفه بدون تیرهای داخلی [۱]	۲۲۳
جدول ۷-۷- حداقل ضخامت دال‌های دو طرفه با تیرهای بین تکیهگاهها در همه لبهها	۲۲۴
جدول ۸-۷- حداکثر γ_f اصلاح شده برای دال‌های دو طرفه	۲۲۶
جدول ۹-۷- موقعیت اولین خاموت و محدودیتهای فاصله‌گذاری	۲۳۲

فصل ۱

کلیات

۱-۱- گستره

رعایت مفاد ضوابط طراحی ایستگاه قطار شهری و حومه، ضوابط طراحی مسیر قطار شهری، ملاحظات آب‌بندی و ضوابط ساخت سازه‌های قطار شهری توسط بتن آب‌بند و بادوام در هماهنگی با یکدیگر در طراحی ایستگاه‌ها و تونل‌های قطار شهری الزامی است.

عمده مباحث ارائه شده در این نشریات برای هر دو سازه‌ایستگاه و تونل به تشخیص طراح قابل کاربرد است. قبل از هرگونه طراحی و ساخت، موارد قانونی و ملاحظات مرتبط با ساخت باید به‌صورت کامل توسط کارفرما به طراح تفهیم گردد تا فرآیندهای تکراری یا اضافی از طرح و اجرا حذف گردد.

۱-۲- روش طراحی

روش طراحی در این آیین‌نامه «روش طرح مقاومت» است. هرچند در طراحی سازه نگهبان استفاده از روش تنش مجاز نیز در مواردی مجاز است. در این باره می‌توان به بخش ۳-۱ دستورالعمل حاضر مراجعه کرد. در مواردی که این آیین‌نامه مسکوت می‌یابد، مبنای طراحی سازه‌های فولادی و بتنی به ترتیب بر مبنای مبحث دهم مقررات ملی و آیین‌نامه بتن ایران (آبا، تجدید نظر دوم) می‌باشد.

۱-۳- ملاحظات تحلیل، طراحی و ساخت

۱-۳-۱- ملاحظات عمومی

رعایت کلیه مباحث این دستورالعمل به‌عنوان حداقل ضوابط در طراحی سازه نهایی و نگهبان ایستگاه و تونل‌ها ضروری است.

سازه نگهبان، سازه‌ای است که ایستایی زمین حفر شده و اطراف را با تحمل بارهای ترافیک، خاک و آب و سایر بارهای سطحی در دوره حفاری را به‌نحوی که محیطی ایمن برای ساخت سازه اصلی فراهم آید، فراهم می‌کند. طراحی سازه باید منطبق بر طرح معماری و بر اساس مراحل روش اجرا انجام شود. در طراحی ایستگاه‌های قطار شهری شناسایی زیرسطحی (خصوصیات ژئوتکنیکی و زمین‌شناسی) از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. اطلاعات جامع تر نسبت به محیط اطراف ایستگاه یا تونل منجر به طراحی ایمن و اقتصادی‌تر می‌شود. حداقل موارد مورد نیاز در شناسایی زیرسطحی در فصل دوم ارائه شده است.

جزئیات مراحل روش اجرا باید در نقشه‌های روش اجرا نمایش داده شده و نکات مهم و اجرایی مرتبط در مدارک درج گردد. در صورت ارائه طرح جایگزین هریک از مراحل اجرا توسط پیمانکار، باید تغییرات مورد نظر و کنترل‌های مرتبط با

طراحی در این خصوص انجام شود و در صورتی که بارگذاری و تغییر شکل‌ها توسط سازه نگهبان و یا اصلی موجود جوابگوی مقادیر مجاز نباشد، ارائه طرح تکمیلی ضروری است.

ب- ملاحظات مقاومت

در نظر گرفتن اثرات سازه نگهبان در طراحی سازه اصلی مجاز نیست (مگر روش اجرای دیوار دیافراگمی و میکروتونلینگ در ایستگاه‌ها و حفاری مکانیزه تونل‌ها). به عبارت دیگر طراحی سازه اصلی می‌بایست با فرض اضمحلال کامل سازه نگهبان انجام شود.

استفاده از سیستم مهاري یا میخ‌کوبي دائم به عنوان سازه نهایی در سازه هسته مرکزی ایستگاه مجاز نیست. کاربرد مباحث لرزه‌ای ارائه شده، در نگهداری ترانشه با مهاري یا میخ‌کوبي، برای آماده سازی سایت به منظور ساخت ایستگاه، مسیر و یا دپو است.

پ- کنترل سختی (تغییر شکل)

به منظور اطمینان از عملکرد سازه و جلوگیری از آسیب اعضای غیرسازه‌ای کنترل تغییر شکل ایستگاه و تونل ضروری است. کنترل تغییر شکل می‌بایست برای تغییر شکل‌های آنی و دراز مدت انجام پذیرد.

ت- ملاحظات مربوط به نشست

به منظور کنترل نشست سازه‌های اطراف به فصل ۵ دستورالعمل حاضر مراجعه گردد. در صورت نیاز به کاهش نشست تونل و یا ایستگاه استفاده از مقاطع با سختی بالاتر، استفاده از درزهای انعطاف‌پذیر در طول سازه، استفاده از روش‌های تقویت سیستم‌های سازه و یا خاک مانند حفر شمع در زیر فونداسیون، بهبود ویژگی‌های خاک، بهبود نشست ناشی از زهکشی با طراحی مناسب و... مجاز است.

اساساً با توجه به ماهیت حفاری زیرزمینی، استفاده از سیستم ابزاربندی و کنترل و پایش نشست‌ها قبل، حین و بعد از حفاری زیرزمینی الزامی است.

ث- ملاحظات آب‌بندی

کلیه ملاحظات مربوط به آب‌بندی سازه نهایی در دستورالعمل آب‌بندی ایستگاه‌ها و سازه‌های زیرزمینی و ضوابط ساخت سازه‌های قطار شهری توسط بتن آب‌بند و بادوام ارائه شده است.

تمهیدات لازم به منظور کنترل آب در مرحله ساخت سازه نگهبان نیز می‌بایست در نظر گرفته شود. این تمهیدات شامل جلوگیری از ورود آب به داخل محدوده ساخت از طریق اجرای دیوار آب‌بند (مانند شمع‌های سکانتی)، اجازه ورود و جمع‌آوری آب در سامپ و پمپ به محل مناسب، پایین آوردن سطح آب زیرزمینی با حفرچاه و انجام زهکشی است. اگر دیواره گود نفوذپذیر طراحی شود باید اثرات ناشی از فرسایش خاک در نظر گرفته شود. همچنین کنترل نشست سازه‌های اطراف در اثر تغییرات سطح آب و ملاحظات زیست محیطی، باید در طراحی لحاظ شود.

ج- ملاحظات پایایی و دوام بتن

ملاحظات مربوط به پایایی و دوام بتن در ضوابط ساخت سازه‌های قطار شهری توسط بتن آب‌بند و بادوام ارائه شده است که رعایت آن الزامی است.

ح- کنترل ارتعاش

کنترل ارتعاش و طراحی سیستم‌های کاهش ارتعاش (در صورت لزوم) در طراحی مسیر قطار شهری اجباری است. نحوه انجام مطالعات و لزوم انجام مطالعات میدانی می‌بایست بر اساس مراجع معتبر باشد.

خ- ملاحظات حریم

در طراحی مسیر و یا ایستگاه رعایت حریم مستحذات و تأسیسات زیرزمینی اطراف سازه‌های زیرزمینی بر اساس اسناد بالادستی و اعلام حداکثر بار طراحی در نظر گرفته شده بر اساس طرح تفصیلی برای مستحذات اطراف اجباری است. با توجه به احتمال تغییر در طرح تفصیلی، پیشنهاد می‌شود مطالعات حریم خطوط ریلی نیز در هر پروژه ریلی انجام گردد. این مطالعات شامل تعیین محدوده تحت تأثیر ساخت سازه زیرزمینی، تعیین حداکثر بار مجاز وارد بر سازه زیرزمینی از طرف ابنیه مجاور، ارائه ضوابط عبور تأسیسات سطحی و زیرسطحی شهری جدید از مجاورت سازه زیرزمینی در هماهنگی با سازمان‌های ذی‌صلاح، تعیین تعداد طبقات و کاربری مجاز سازه‌های اطراف مسیر با توجه به مطالعات بارگذاری و ارتعاش، ملاحظات کلی احداث سازه نگهبان و گودبرداری در مجاورت مسیر و... است.

د- عمر مفید

عمر مفید سازه نگهبان حداقل ۱۸ ماه و حداکثر ۳۶ ماه است که با توجه به نوع سازه نگهبان، می‌بایست با توجه به فصل ششم دستورالعمل حاضر و یا از طریق مراجع معتبر تعیین گردد. در صورتی که در مواردی عمر سازه نگهبان بیش از این مقدار باشد، لازم است تمهیدات لازم در طراحی در نظر گرفته شود. در هر صورت استفاده از سازه نگهبان در باربری دائمی سازه پوشش نهایی مجاز نیست.

عمر مفید سازه نهایی ایستگاه و یا تونل قطار شهری حداقل ۱۰۰ سال است. علاوه بر اطمینان از عملکرد مقاومتی و سختی سازه، اطمینان از پایایی مصالح نیز در این دوره ضروری است.

ذ- ملاحظات پدافند غیرعامل

در صورت نیاز به رعایت ملاحظات پدافند غیرعامل، الزامات مورد نیاز می‌بایست از سازمان‌های ذی‌صلاح استعلام گردد. پیشنهاد می‌شود الزامات مربوطه به صورت شفاف (به خصوص در مورد بارگذاری) در اختیار طراح قرار گیرد.

ز- روش‌های ساخت

روش‌های ساخت سازه نگهبان به صورت کلی شامل دو دسته زیرزمینی و ترانشه باز است. در روش‌های زیرزمینی مانند روش تونل زنی اتریشی^۱ و روش شمع-ریب مراحل ساخت بدون اختلال در عوارض رو سطحی است. در روش‌های

^۱ NATM (New Austrian Tunnelling Method)

ترانشه باز شامل روش کند-پوش^۲ و پوش-کند^۳ مراحل ساخت از روی سطح زمین انجام شده و باعث اختلال موقت در شرایط روسطحی می‌گردد.

۴-۱- سیستم واحدهای اندازه‌گیری

در این آیین‌نامه واحدهای اندازه‌گیری، سیستم بین‌المللی SI بوده و غالباً از متر، ثانیه، کیلوگرم جرم، و نیوتن استفاده می‌شود. واحدهایی که در این آیین‌نامه مورد استفاده قرار گرفته‌اند، عبارت‌اند از:

طول: متر و میلی‌متر

زمان: ثانیه

جرم: کیلوگرم

وزن: نیوتن

تنش و فشار: نیوتن بر متر مربع (پاسکال)، و یا نیوتن بر میلی‌متر مربع (مگاپاسکال).

^۲ Cut and Cover

^۳ Cover and Cut

فصل ۲

شناسایی محیط و الزامات کلی ساخت

و تعیین روش اجرا

۲-۱- ملاحظات ژئوتکنیک

مطالب ارائه شده در این بخش شامل ملاحظات ژئوتکنیکی در برنامه‌ریزی، طراحی، ارزیابی و بازسازی تونل‌ها است. روابط و مقادیر ارائه شده در این فصل به صورت پیشنهاد است و مسئولیت نهایی ارائه پارامترهای طراحی بر عهده مشاور ژئوتکنیک است.

برنامه‌ریزی، طراحی و اجرای موفقیت‌آمیز یک سازه زیرزمینی نیاز به استفاده از انواع تکنیک‌های کاوش و آزمایش دارد تا بتوان طیف گسترده‌ای از اطلاعات و داده‌های توپوگرافی، زمین‌شناسی، زیرسطحی، هیدروژئولوژیکی و ساختاری را بدست آورد. اگرچه بخش زیادی از این تکنیک‌ها و رویه‌ها، مشابه مواردی است که برای پروژه‌های راه‌سازی، سازه و پل مورد استفاده قرار می‌گیرد، اما چشم‌انداز، هدف و تمرکز تحقیقات برای پروژه‌های تونل متفاوت است و با توجه به شرایط زیرسطحی و روش‌های تونل‌زنی بر اساس تجربیات مشاور متفاوت است.

۲-۲- گزارش‌های ژئوتکنیک

یک گزارش ژئوتکنیک می‌بایست شامل بخش‌های مجزای گزارش داده‌های ژئوتکنیک (GDR)، گزارش راهنمای ژئوتکنیک (GBR) و گزارش طراحی ژئوتکنیک (GDM) باشد.

۲-۲-۱- گزارش داده‌های ژئوتکنیک (GDR)

گزارش داده‌های ژئوتکنیک، داده‌های حقیقی زیرسطحی را بدون درج تفسیری از این داده‌ها برای پروژه ارائه می‌دهد. در این گزارش کلیه داده‌های واقعی زمین‌شناسی، ژئوتکنیکی، آب‌های زیرزمینی و سایر داده‌های به دست آمده از کاوش‌های زیرسطحی باید لحاظ شوند.

گزارش باید به تعیین خصوصیات به دست آمده از نمونه‌های آزمایش مجزا محدود شود، درحالی‌که از هرگونه توصیه برای خصوصیات ژئوتکنیکی خاک یا واحد سنگی که نمونه از آن بدست آمده است، اجتناب می‌شود.

این گزارش باید حداقل شامل اطلاعات زیر باشد:

- شرح ویژگی زمین‌شناسی.
- توضیحات برنامه‌های اکتشافی سایت؛
- لاگ‌های بدست آمده از همه گمانه‌ها، ترانشه‌ها و سایر کاوش‌های انجام شده در سایت
- اندازه‌گیری آب‌های زیرزمینی
- توضیحات مربوط به تمامی برنامه‌های آزمایش‌های میدانی و آزمایشگاهی
- نتایج کلیه آزمایش‌های میدانی و آزمایشگاهی.

۲-۲-۲- گزارش طراحی ژئوتکنیک (GDM)

گزارش طراحی ژئوتکنیک می‌بایست شامل اطلاعات بالادستی مورد نیاز برای طراحی پروژه باشد. این اطلاعات می‌بایست با توجه به بخش ۲-۳ و ۲-۴ ارائه گردد.

بر اساس پیچیدگی پروژه، باید یک یا چند گزارش طراحی برای پروژه تهیه شود. تعداد، قالب و محتوای این گزارش‌ها توسط مهندس ژئوتکنیک پروژه و مهندس سازه پروژه تحت نظارت و تأیید مدیر پروژه و مطابق با الزامات کارفرما تعیین می‌شود.

هر گزارش طراحی باید شامل بارهای زمین، آب (بدون ضرایب بار)، پارامترهای دگرشکلی زمین در قالب مورد نیاز مهندس سازه پروژه باشد. در هر گزارش مراحل ساخت و وضعیت تعادل نهایی پروژه باید مورد بررسی قرار گیرد. بار آب باید منعکس کننده تغییرات وابسته به زمان شامل کاهش تراز آب زیرزمینی در طول اجرای پروژه، بازگشت سطح آب زیرزمینی به سطح اولیه و پس از اتمام پروژه، باشد. برای محاسبه بار آب برای جداره تونل‌های زهکشی شده، باید شرایط گرفتگی جزئی زهکش‌ها نیز لحاظ گردد.

۲-۲-۳- گزارش راهنمای ژئوتکنیک (GBR)

گزارش راهنمای ژئوتکنیک شرایط زیرسطحی اختصاصی ساختگاه را تعیین می‌کند که به‌عنوان مبنایی برای مزایده‌ها و انتخاب ابزار و روش‌ها در نظر گرفته می‌شود. این گزارش نباید به‌عنوان یک پیش‌بینی یا ضمانت‌نامه از شرایط واقعی سایت تفسیر شود، بلکه به‌عنوان یک ابزار قراردادی برای تعیین مخاطرات و مبنایی برای تعیین صحت ادعای شرایط متفاوت سایت در هنگام اجرا تلقی می‌شود. این گزارش باید مبتنی بر اطلاعات واقعی ارائه شده در گزارش طراحی و ارزیابی‌های مهندسی انجام شده در گزارش داده‌ها، و همچنین اطلاعات دریافتی از کارفرما باشد. مبنای ارائه شده در گزارش راهنما باید واضح، مختصر و به‌گونه‌ای باشد که در طول اجرا قابل سنجش باشد.

مواردی که به طور معمول در این گزارش اشاره می‌شوند عبارت‌اند از:

- میزان و توزیع مصالح مختلف در طول مسیر انتخابی.
- توصیف، مقاومت، تراکم‌پذیری، دانه‌بندی و نفوذپذیری مصالح موجود؛
- سطح آب‌های زیرزمینی و شرایط آب زیرزمینی مورد انتظار، از جمله تخمین پایه جریان ورودی و نرخ پمپاژ.
- تأثیر آب‌های زیرزمینی با توجه به روش‌های حفاری و نصب سیستم نگهداری.
- اثر اجرای تونل بر تأسیسات مجاور
- منشأ انسانی و ژئوتکنیکی مشکلات یا خطرات احتمالی که می‌تواند اجرای تونل را تحت‌الشعاع قرار دهد، شامل وجود گسل‌ها، گاز، بولدرها، حفره‌های انحلالی، پی‌های شمع‌ی موجود و مواردی از این دست.

مبانی مطرح شده باید محدود به مواردی باشند که تأثیر قابل توجهی بر عملیات اجرای تونل، هزینه و برنامه زمان‌بندی خواهند داشت.

برای اطلاعات بیشتر، به راهنمای فنی طراحی و ساخت تونل‌های راه (AASHTO)، گزارشات پایه ژئوتکنیکی برای ساخت و دستورالعمل‌های پیشنهادی ASCE مراجعه شود.

۲-۳- سطح اطلاعات مورد نیاز در هر مرحله طراحی

قبل از هرگونه ساخت، شناخت شرایط سایت به منظور برنامه‌ریزی و طراحی مناسب اجرا و محافظت از محیط اطراف الزامی است. شناخت شرایط سایت شامل شناخت محیط اطراف، شناخت محدودیت‌های حین ساخت، شناخت شرایط زمین نهایی و در نهایت شناخت ملاحظات مربوط به حفظ و مراقبت سایر عوارض شهری است. محدودیت‌های حین ساخت شامل کلیه سازه‌های بالا و یا پایین سطح زمین، تأسیسات زیرزمینی، سازه‌های موقت اطراف، مستحذات سطحی یا مدفون است.

خلاصه مراحل شناخت سایت و تأسیسات زیرزمینی در جدول ۲-۱ و مراحل شناسایی زیر سطحی در جدول ۲-۲ ارائه شده است.

جدول ۱-۲- شناخت سایت و تأسیسات زیرزمینی در هر مرحله مطالعات

مرحله مطالعات	مطالعات پایه	مطالعات طراحی	مطالعات حین ساخت
هدف	- شناخت کلی شرایط تأسیسات زیرزمینی - پیش‌بینی نحوه کنترل و یا انحراف تأسیسات زیرزمینی مؤثر بر روش اجرا	- دریافت اطلاعات تأسیسات زیرزمینی تأثیرگذار در طراحی و ساخت - ارزیابی نحوه کنترل پیشنهادی در مرحله قبل و ارائه روش نهایی جهت حفظ و یا انحراف تأسیسات زیرزمینی	- تأیید اینکه آیا تأسیسات زیرزمینی بر ساخت تأثیر دارند و روش ارائه شده مناسب است.
روش	- استعمال نقشه‌های موجود از مراجع ذیصلاح - بازدید مقدماتی و سعی در شناخت نقشه‌های استعمال شده در سایت (بنا بر تشخیص کارفرما پیشنهاد می‌شود شناخت بدون سونداز انجام گردد).	- عملیات شناسایی تأسیسات شهری (سونداز) - ژئوفیزیک - استفاده از ترانسه و چاهک در صورت لزوم	- شناسایی جزئی‌تر در موقعیت‌های مدنظر طراح در مرحله ساخت. - تأیید نهایی موقعیت و مشخصات تأسیسات
ملاحظات	استعمال نقشه از سازمان‌های مربوطه می‌بایست توسط کارفرما و به‌صورت رسمی انجام و در اختیار طراح قرار گیرد.	اجازه عملیات اجرایی ساخت می‌بایست توسط کارفرما اخذ و ابلاغ گردد.	دریافت مجوز جهت عملیات نگهداری و یا انحراف می‌بایست توسط کارفرما انجام گردد.

جدول ۲-۲- شناسایی زیرسطحی در هر مرحله مطالعات

مرحله	مطالعات پایه	مطالعات طراحی	مطالعات حین ساخت
	شناسایی میدانی	مرحله اول	مرحله دوم
هدف	- شناسایی اولیه وضعیت زمین‌شناسی لایه‌های مختلف و شرایط زمین - پیش‌بینی پتانسیل شرایط خاک مسئله‌دار	- شناسایی شرایط پایه ژئولوژیکی شناسایی کامل خاک‌های مستل‌دار ژئولوژی شناسایی شرایط هیدرولیکی جزئیات و هیدرولوژی شامل شناسایی سطح آب زیرزمینی و راهکارهای زهکشی یا حفظ آن - تدوین سیاست‌ها ی	- شناسایی ژئولوژیکی شناسایی کامل خاک‌های مستل‌دار ژئولوژی شناسایی شرایط هیدرولیکی جزئیات و هیدرولوژی شامل شناسایی سطح آب زیرزمینی و راهکارهای زهکشی یا حفظ آن ی ژئوتکنیک مانده است.

	مطالعات مرحله دوم	
روش	- استعلام مطالعات موجود در پروژه حاضر - استعلام مطالعات موجود در پروژه‌های نزدیک به پروژه حاضر - شناسایی میدانی شامل بازدید و مصاحبه با ساکنین و پیمانکاران پروژه‌های نزدیک - پیشنهاد محدود گمانه و یا مطالعات ژئوفیزیک	- مطالعات ژئوفیزیک - حفر گمانه - مطالعات برجا - مطالعات - آزمایشگاهی - حفاری شناسایی ^۱ - شناسایی کیفیت آب
محتویات تحقیق	- توپوگرافی، ژئولوژی - هیدرولوژی - تاریخچه مشکلات پروژه‌های قبل - ارائه نکات برجسته برای مطالعات اصلی	- تعیین لایه‌بندی خاک - تعیین موقعیت خاک‌های مسئله‌دار - تعیین شرایط تأثیرگذار هیدرولوژی و هیدرولیکی - تعیین ویژگی‌های ژئوتکنیکی (فیزیکی و مقاومتی) - ارائه راه حل برای طراحی و ساخت در حد اولیه و ارائه تذکرات لازم به طراح سازه

۲-۴- حداقل اطلاعات بالادستی به منظور طراحی سازه

طراحی و اجرای سازه‌ایستگاه (نگهبان یا اصلی) بدون نهایی شدن اطلاعات بالادستی و یا بدون تحقیقات میدانی (سطح اطلاعات مورد نیاز در هر مرحله طراحی) به هیچ وجه مجاز نیست.

علاوه بر مطالعات معماری و پلان و پروفیل، حداقل اطلاعات مورد نیاز شامل موارد زیر است:

(۱) مشخصات ژئوتکنیکی با درج کلیه فاکتورهای جدول ۲-۳ به تفکیک هر لایه و عمق مربوطه در محل جانمایی ایستگاه و پروفیل ژئوتکنیکی مسیر مورد نیاز است.

(۲) مقاومت مجاز و مدول بستر برای پی‌های سطحی و عمیق بر اساس آخرین وضعیت پروفیل

(۳) فاکتورهای مقاومتی و سختی جانبی و نوک مرتبط با طراحی شمع‌ها (و یا دیوارها و بارت‌ها)

(۴) مطالعات پایایی و مطالعات آب‌بندی بتن با نظر مشاور متخصص

(۵) پیشنهاد اولیه زاویه پایداری شیب

^۱ Test Pitting

- ۶) اطلاعات ژئوفیزیکی محدوده ایستگاه (در صورت عدم انجام مطالعات ژئوفیزیک توجیهات فنی ارائه گردد)
- ۷) اطلاعات لرزه‌ای شامل مدول برشی دینامیکی و اطلاعات لرزه‌خیزی با توجه به دوره بازگشت مد نظر طراحی و مطابق با نیازمندی‌های طراحی فصل ۴
- ۸) پارامترها و اطلاعات مورد نیاز مربوط به کنترل پایداری، روانگرایی و بالازدگی (برکنش) مطابق با نیازمندی‌های طراحی فصل‌های ۴، ۶ و ۷
- علاوه بر اطلاعات ژئوتکنیکی فوق اطلاعات بالادستی زیر نیز مورد نیاز است:
- ۱) اطلاعات مستحذات و طرح تفصیلی اطراف ایستگاه و تأسیسات شهری مطابق با نیازمندی‌های فصل ۵
- ۲) الزامات عمومی تجهیزاتی (مانند امکان وجود درز در برخی از فضاها تجهیزاتی)
- ۳) اطلاعات مربوط به توپوگرافی سایت
- در حفاری مکانیزه علاوه نیز بر اطلاعات فوق، اطلاعات زیر نیز مورد نیاز است:
- ۱) در زمینه بررسی کوبل و بولدر: حداکثر اندازه، شکل، مقادیر CVR و BVR، پتروگرافی، آنالیز شیمیایی (در صد سیلیس)، ضریب سایش CAI
- ۲) در زمینه ساینده‌گی: درصد کوارتز معادل، آنالیز شیمیایی، ضریب سایش LAC

جدول ۲-۳- حداقل مشخصات ژئوتکنیکی مورد نیاز در محل جانمایی ایستگاه و پروفیل ژئوتکنیکی

• محدوده عمق لایه	• نتایج آزمایش نفوذ استاندارد
• ضخامت لایه	• متوسط دامنه خمیری
• جنس عمومی لایه	• نتایج چسبندگی و زاویه اصطکاک داخلی (CD, CU, UU)
• وزن مخصوص مرطوب (موجود) و وزن مخصوص اشباع	• ضریب پواسون
• درصد رطوبت خاک	• مدول الاستیسیته خاک در حالت بارگذاری و باربرداری
• تراز آب موجود (مورد نیاز برای طراحی سازه نگهدارنده)	• ضرایب فشار خاک در حالت سکون، محرک و مقاوم و اضافه فشارهای دینامیکی لرزه‌ای
• تراز آب محتمل (مورد نیاز برای طراحی سازه نهایی)	• سرعت موج برشی و طولی
• ارزیابی پتانسیل روانگرایی و تعیین پارامترهای مربوطه	• حدود اتربرگ
• ضریب نفوذپذیری خاک	• آنالیز شیمیایی و تعیین نوع سیمان

۲-۵- تعیین پارامترهای خاک و سنگ برای طراحی

پارامترهای طراحی خاک و سنگ با استفاده از یک یا چند روش زیر تعیین می‌شود:

- نتایج آزمایشگاهی و روابط تجربی

- آزمایش برجا در طول کاوش‌های زیرسطحی

- آنالیز برگشتی پارامترهای طراحی بر اساس داده‌های بدست آمده از اجرا

ارائه مشخصات ژئوتکنیکی می‌بایست بر مبنای نتایج آزمایشگاهی و آزمایش‌های برجا انجام شده و اتکا به یکی از این دو روش به تنهایی مجاز نیست.

در صورتی که مقادیر تغییر شکل‌های اندازه‌گیری شده تفاوت فاحشی با فرضیات اولیه یا نتایج بدست آمده از طرح اولیه داشته باشد، انجام تحلیل معکوس جهت تدقیق پارامترهای رفتاری خاک مجاز است.

علاوه بر تجربیات گسترده و اطلاعات منتشر شده مرتبط، مواردی چون تجربیات محلی، همبستگی‌های خاص مابین تشکیلات زمین‌شناسی محلی، دانش زمین‌شناسی محلی نیز باید در انتخاب نهایی پارامترهای طراحی در نظر گرفته شود.

پارامترهای طراحی انتخابی باید متناسب با شرایط حدی مورد نظر و مدل تحلیلی مربوطه باشد.

به‌منظور ارزیابی پارامترهای طراحی سنگ باید در نظر داشت که عموماً خواص توده سنگ توسط ناپیوستگی‌های موجود در آن نیز کنترل شده و فقط وابسته به خواص مصالح بکر آن نیست. برای تعیین پارامترهای طراحی توده سنگ باید تلفیقی از نتایج آزمایشگاهی بر روی نمونه‌های کوچک، تجزیه و تحلیل تجربی، مشاهدات میدانی با تأکید بیشتر بر مشاهدات بصری و توصیف‌های کمی از توده سنگ بکار رود.

۲-۵-۱- آزمایش‌های آزمایشگاهی

۲-۵-۱-۱- آزمایش‌های خاک

آزمایش‌های آزمایشگاهی به منظور دستیابی به داده‌های اساسی طبقه‌بندی خاک‌ها و تعیین پارامترهای طراحی و مدل‌سازی انجام می‌شود.

نحوه انجام آزمایش‌های خاک می‌بایست بر اساس مراجع و استانداردهای معتبر (ASTM) تعیین گردد (جدول ۲-۴).

جدول ۲-۴- استانداردهای بعضی از آزمایش‌های مکانیک خاک

آزمایش	شماره ASTM
نفوذپذیری خاک دانه‌ای	ASTM D 2434-87
درصد رطوبت	ASTM D 2216-90
دانه‌بندی و هیدرومتری	ASTM D421-58
اتربرگ	ASTM D 4318-87
وزن مخصوص خاک (Gs)	ASTM D 854-87
طبقه‌بندی خاک	ASTM D 2487-00
تک محوری محصور نشده	ASTM D 2166-87
سه محوری	ASTM D 4767-88 - ASTM D 2850-87
برش مستقیم	ASTM D 3080-90
تحکیم	ASTM D 2435-90
تراکم آزمایشگاهی استاندارد	ASTM D 698-78

۲-۵-۱-۲- آزمایش‌های سنگ

برای تخمین ویژگی‌های رفتاری توده سنگ از نتایج آزمایشگاهی همراه با آزمایش‌های میدانی و خصوصیات میدانی از توده سنگ استفاده می‌شود.

انجام نتایج آزمایشگاهی بر روی نمونه‌های سنگی باید مطابق با استاندارد ASTM و یا مراجع معتبر مورد تأیید کارفرما که قابل کاربرد برای تعیین پارامترهای مورد نظر طراحی است، صورت گیرد. به منظور برآورد ویژگی‌های رفتاری توده سنگ، ضروری است تا نتایج آزمایشگاهی همراه با نتایج آزمایش‌های برجا و رده‌بندی میدانی توده سنگ مورد استفاده قرار گیرد.

میزان عملکرد TBM باید از طریق آزمایش‌های ویژه شامل سه آزمایش قابلیت حفاری، تحت عناوین شاخص نرخ حفاری (DRI)، شاخص سایش مته (BWI) و شاخص عمر کاتر (CLI) مورد ارزیابی قرار گیرد.

مقاومت برشی درزه نیز با استفاده از آزمایش‌های برشی مستقیم آزمایشگاهی قابل ارزیابی است.

آزمایش‌های استاندارد سنگ که برای ارزیابی خصوصیات فیزیکی سنگ مورد استفاده قرار می‌گیرند شامل آزمایش‌ها دانسیته و کانی‌شناسی (مطالعه مقاطع نازک) است. خصوصیات مکانیکی نمونه مغزه‌های سنگ بکر شامل مقاومت فشاری تک محوره، مقاومت کششی، مدول‌های الاستیک استاتیکی و دینامیکی، سختی و شاخص‌های سایش است.

۲-۵-۲- آزمایش‌ها برجا و نمونه‌برداری از سنگ و خاک

آزمایش‌ها برجا به‌منظور به دست آوردن پارامترهای مقاومتی و دگرشکلی خاک و سنگ برای اهداف طراحی و تحلیل انجام می‌شود. آزمایش‌های برجا باید مطابق با استانداردهای مناسب ASTM یا AASHTO و در تطابق با مبحث هفتم مقررات ملی ساختمان انجام شوند. جدول ۵-۲ می‌تواند در مورد آزمایش‌های برجای خاک مورد استناد قرار گیرد.

به هنگام انجام آزمایش‌ها برجا، چندین گمانه آزمایش برجا در مجاورت گمانه‌های ژئوتکنیکی در نظر گرفته شود تا در تفسیر رده‌بندی خاک در سایر موقعیت‌های آزمایش برجا و ایجاد یک همبستگی مابین داده‌های آزمایش برجا و نتایج آزمایش آزمایشگاهی بتواند مؤثر واقع شود.

پس از اتمام عملیات کاوش زیرسطحی، و در صورت عدم به‌کارگیری از گمانه‌های حفاری شده به‌عنوان گمانه‌های مانیتورینگ، تمامی این گمانه‌ها باید کاملاً مسدود شوند. عملیات انسداد گمانه‌ها باید به‌گونه‌ای انجام گیرد که خللی در روش اجرای تونل ایجاد نکند.

جدول ۵-۲- استانداردهای بعضی از آزمایش‌های برجای مکانیک خاک

آزمایش	نشریه داخلی	شماره ASTM
نفوذ استاندارد (SPT)	۲۲۴ (سازمان برنامه و بودجه)	ASTM D-1586-11
پرسیومتری	۲۲۳ (سازمان برنامه و بودجه)	ASTM D-4719-07
نفوذ مخروط (CPT)	۲۴۳ (سازمان برنامه و بودجه)	ASTM D-4771-09
بارگذاری صفحه	۲۳۱ (سازمان برنامه و بودجه)	ASTM D-1195-09
برش برجا	-	ASTM D-4554-12

۲-۵-۲-۱- نمونه‌برداری از خاک

خاک روباره باید در فواصل کمتر از ۱۵۰ میلی‌متر و با تغییر لایه‌ها با استفاده از یک نمونه‌گیر شکافدار استاندارد (ASTM D1586) نمونه‌برداری شود. علاوه بر این، نمونه‌های دست نخورده از لایه‌های چسبیده خاک باید در فواصل کمتر از ۵ متر جمع‌آوری شوند. برای تونل‌های غیر مکانیزه، نمونه‌گیری مداوم از فاصله‌ای معادل با یک برابر قطر بالاتر از تاج تونل تا ۱/۵ برابر قطر پایین‌تر از کف تونل باید انجام شود.

۲-۵-۲-۲- مغزه‌گیری سنگ

مغزه‌گیری از سنگ باید به‌صورت پیوسته و با حداقل قطر اندازه NX (قطر ۵۵ میلی‌متر) انجام گیرد. بنا به صلاحدید مهندس ژئوتکنیک پروژه، بر اساس ارزیابی آن‌ها از زمین‌شناسی پروژه، ممکن است برای گمانه‌های بسیار عمیق شرایط مغزه‌گیری مداوم از بین برود. در چنین شرایطی، ممکن است مغزه‌گیری تا دو الی سه برابر قطر تونل (عرض) بالای تاج تونل انجام شود. ممکن است عملیات حفاری با استفاده از روش‌های حفاری دوار از سطح زمین تا شروع عملیات مغزه‌گیری انجام گیرد. در صورت وجود شرایط پیچیده زمین‌شناسی، انجام بررسی‌های ATV پس از اتمام مغزه‌گیری می‌تواند مطلوب باشد.

برای بدست آوردن مغزه‌هایی با کیفیت، که نماینده خوبی از شرایط سنگ‌های برجا باشند، از لوله‌های مغزه‌گیری دو یا سه‌تایی استفاده می‌شود. برای گمانه‌های عمیق‌تر، مغزه‌گیری باید با استفاده از تجهیزات حفاری کابلی انجام شود تا تخریب احتمالی نمونه‌های مغزه‌بازایی شده کاهش یابد. طول عملیات مغزه‌برداری باید به حداکثر ۳ متر در سنگ‌های با کیفیت متوسط تا کیفیت خوب و ۱/۵ متر در سنگ‌های ضعیف محدود شود.

مطلوب است مغزه‌های سنگی بدست آمده از سایت تا اتمام پروژه و پایان مناقشات و ادعاهای ارکان پروژه، به‌طور مناسب نگهداری شوند. روش معمول، عکس‌برداری از مغزه‌های سنگی درون جعبه‌های مغزه و بررسی و ثبت اطلاعات نمونه‌های مغزه جهت ارزیابی توسط طراحان و پیمانکاران است.

استفاده از تکنیک‌های مرسوم نمونه‌برداری از خاک و مغزه‌گیری از سنگ، مستلزم صرف هزینه‌های سنگین است که ممکن است دستیابی به اطلاعات کافی و مناسب برای تونل‌های عمیق را محدود نماید. در چنین شرایطی، رویکرد اقتصادی محدود نمودن نمونه‌برداری از خاک و مغزه‌گیری از سنگ تنها در نواحی نزدیک به تراز تونل است. محدوده نمونه‌برداری و مغزه‌گیری باید توسط یک مهندس ژئوتکنیک که به اجرای تونل و سازندهای زمین‌شناسی محل پروژه آگاه است، تعیین شود.

۲-۵-۳- بررسی آب‌های زیرزمینی و آب‌های سطحی

عمق آب‌های زیرزمینی باید در طول حفاری تمامی گمانه‌ها ثبت شود. سطح آب‌های زیرزمینی در محدوده تونل باید به طور دوره‌ای از طریق چاه‌های مشاهده‌ای و یا پیزومترها در یک بازه زمانی طولانی مورد بررسی قرار گیرد تا اطلاعاتی در رابطه با تغییرات فصلی سطح آب‌های زیرزمینی حاصل شود. یک دوره پایش مناسب، حداقل ۱۲ ماه و ترجیحاً ۲۴ ماه، است که باید در طول دوره طراحی پروژه در نظر گرفته شود. پایش سطح آب‌های زیرزمینی باید در مرحله اجرای پروژه نیز ادامه یابد تا بتوان اطلاعاتی در رابطه با اثر حفاری تونل بر سطح آب‌های زیرزمینی بدست آورد.

آزمایش‌های نفوذپذیری گمانه به طور کلی ابزاری کم هزینه برای ارزیابی نفوذپذیری خاک و سنگ است اما اطلاعات بدست آمده از آن تنها برای یک منطقه محدود در مجاورت محل آزمایش است. درحالی‌که، اطلاعات بدست آمده از آزمایش‌ها پمپاژ مداوم، مربوط به نواحی گسترده‌تر است.

علاوه بر تراز آب‌های زیرزمینی، قابلیت هدایت هیدرولیکی خاک‌ها و سنگ‌ها نیز باید به‌وسیله انجام نتایج آزمایشگاهی و یا میدانی مورد ارزیابی قرار گیرد.

در پروژه‌های زیرزمینی، خواص شیمیایی آب‌های زیرزمینی نیز باید مورد ارزیابی قرار گیرد، چرا که آب‌های زیرزمینی با ترکیب شیمیایی مخرب ممکن است سبب کاهش دوام پوشش نهایی تونل شود. از جمله عواملی که می‌تواند منجر به اثر مخرب ترکیب شیمیایی آب‌های زیرزمینی بر دوام بتن شود عبارت‌اند از PH نامطلوب، میزان سولفات بالا، و میزان کلراید بالا، که البته تنها به این عوامل محدود نیست. اگرچه ممبران‌های آب‌بندی تونل تماس پوشش نهایی با آب‌های

زیرزمینی را محدود می‌کند، اما باید اقدامات محافظتی برای اطمینان از دوام طولانی مدت تأسیسات در طول عمر طراحی شده پروژه در نظر گرفته شود.

ملاحظات مرتبط با آب‌های زیرزمینی شامل تأثیر احتمالی پایین آمدن سطح آب‌های زیرزمینی بر نشست سازه‌های مجاور و فوقانی تونل، تأسیسات و سایر سازه‌ها؛ حجم پمپاژ در طول اجرای تونل؛ اقداماتی جهت آلودگی زدایی و تصفیه آب حاصل از پمپاژ؛ انتقال آلاینده‌های موجود در خاک و آب‌های زیرزمینی به دلیل آبکشی؛ تأثیر احتمالی بر سفره‌های آب زیرزمینی؛ و نشست آب به داخل تونل اجرا شده، است.

آب‌های سطحی در مجاورت تراز تونل از قبیل نهرها، حوضچه‌ها، دریاچه‌ها و مخازن باید شناسایی شده و احتمال نفوذ این آب‌ها به داخل تونل باید مورد ارزیابی قرار گیرد.

۲-۵-۴- آزمایش‌های ژئوفیزیکی

آزمایش‌ها ژئوفیزیکی فقط باید به صورت تلفیقی همراه با اطلاعات بدست آمده از روش‌های مستقیم کاوش ژئوتکنیکی برای جانمایی و شناسایی مصالح زیرسطحی، پروفیل قائم بخش فوقانی سنگ بستر و کیفیت آن، عمق آب‌های زیرزمینی، مرز لایه‌های خاکی، مرز رسوبات آلی، وجود حفرات، محل و عمق تأسیسات، محل و عمق پی‌های موجود و سایر موانع و معارضین زیرسطحی بکار رود.

همچنین، از آزمایش‌ها ژئوفیزیکی برای تهیه مقاطع قائم سرعت موج برشی، V_s ، در سازندهای خاکی و سنگی نیز استفاده می‌شود. پارامتر، V_s ، یک پارامتر مهم برای برآورد تغییر شکل کرنش کوچک در اطراف تونل‌ها و گودبرداری‌ها، به ویژه در مناطق شهری است. همچنین این پارامتر، V_s ، برای ارزیابی رفتار لرزه‌ای سایت ضروری بوده و به منظور ارزیابی روانگرایی خاک نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد.

سرعت امواج برشی و فشاری طبقات زمین شناسی، که برای طراحی لرزه‌ای مورد نیاز است، باید با استفاده از لرزه نگاری بین گمانه‌ای^۱، چاه پیمایی، آنالیز طیفی امواج سطح^۲، آنالیز چند کاناله امواج سطح^۳ یا موارد مشابه ارزیابی شود. برای ارزیابی‌های اولیه، از خصوصیات دینامیکی بدست آمده مبتنی بر روابط تجربی (به عنوان مثال، ارتباط خواص دینامیکی با مقادیر SPT اندازه‌گیری شده و یا با مقدار آزمایشگاهی مقاومت برشی زهکشی نشده) در غیاب داده‌های ژئوفیزیکی اندازه‌گیری شده برجا استفاده می‌شود.

استفاده از آزمایش‌های ژئوفیزیکی و سایر اطلاعات مربوط به تحقیقات زیرسطحی برای تونل‌های شهری به صورت پیشنهاد در جدول ۲-۶ ارائه شده است. جهت شرح آزمایش‌های اشاره شده به آیین‌نامه AASHTO مراجعه شود. در صورتی که مشاور استفاده از آزمایش‌های ژئوفیزیک را مناسب نداند می‌بایست گزارش فنی و اقتصادی ارائه دهد.

^۱ Cross-hole seismic logging

^۲ SASW

^۳ MASW

تفسیر مطالعات ژئوفیزیک می‌بایست توسط کارشناس خبره و مجرب انجام گردد.

جدول ۲-۶- کاربرد آزمایش‌ها ژئوفیزیکی

تکنیک‌های ژئوفیزیکی مفید		شرایط زمین‌شناسی که باید مورد بررسی قرار گیرد
زیرسطحی	سطحی	
انتشار امواج لرزه‌ای	لرزه نگاری انکساری	واحدهای سنگی و خاکی لایه‌ای (عمق و ضخامت لایه‌ها)
انتشار امواج لرزه‌ای	لرزه نگاری انکساری روش مقاومت الکتریکی روش رادار نفوذی به زمین (GPR)	عمق سنگ بستر
	لرزه نگاری انکساری روش مقاومت الکتریکی روش رادار نفوذی به زمین (GPR)	سطح آب‌های زیرزمینی
دوربین گمانه‌ای یا ATV	روش مقاومت الکتریکی	موقعیت توده سنگ‌های به شدت درزه‌دار و / یا زون‌های گسلی
	لرزه‌نگاری انکساری روش گرانی‌سنجی	توپوگرافی سنگ بستر (ناوه، مناره، پرتگاه گسل)
	روش گرانی‌سنجی روش مغناطیس‌سنجی لرزه‌نگاری انکساری	موقعیت نفوذی‌های آذرین مسطح
دوربین گمانه‌ای یا ATV	روش مقاومت الکتریکی روش گرانی‌سنجی روش رادار نفوذی به زمین (GPR)	حفرات انحلالی
انتشار امواج لرزه‌ای	روش مقاومت الکتریکی	لنزهای محصور از ماسه، شن یا مواد آلی
انتشار امواج لرزه‌ای	روش مقاومت الکتریکی	واحدهای نفوذپذیر سنگی و خاکی
	لرزه‌نگاری انکساری (سونداژ صوتی)	توپوگرافی کف رودخانه، دریاچه، خلیج
	لرزه‌نگاری انکساری (سونداژ صوتی)	چینه‌شناسی کف دریاچه، خلیج یا رودخانه
	لرزه‌نگاری انکساری روش مقاومت الکتریکی	تغییرات جانبی لیتولوژی واحدهای سنگی و خاکی

۲-۵-۵- بررسی گزارش‌های موجود

گزارشات موجود می‌تواند شامل گزارشات زمین‌شناسی و نقشه‌های تهیه شده توسط سازمان زمین‌شناسی، نقشه‌های خاک زراعی تهیه شده توسط وزارت کشاورزی، و گزارشات ژئوتکنیکی و یا عمرانی تهیه شده برای سایر پروژه‌های موجود در مجاورت پروژه تونل مورد نظر باشد.

تأکید می‌گردد گزارشات ژئوتکنیکی تهیه شده برای سایر پروژه‌ها که در مجاورت پروژه تونل مورد نظر قرار دارد، ممکن است حاوی اطلاعات بسیار ارزشمند، صرف نظر از سن پروژه باشد. گزارشات ساخت و ساز در صورت موجود بودن نیز می‌توانند اطلاعات بسیار مفیدی را ارائه دهند که لازم است کلیه اطلاعات آن‌ها جمع‌آوری گردد.

۲-۵-۶- بررسی نقشه‌های تاریخی

نقشه‌های تاریخی ممکن است هم شامل نقشه‌های مسطحاتی و هم نقشه‌های توپوگرافی باشد. نقشه‌های تاریخی شرایط زمین و تغییرات آن را نشان می‌دهد. مکان‌های باتلاقی سابق و نواحی جریانی نشان داده شده در نقشه‌های تاریخی می‌تواند با شناسایی مکان‌هایی که از منظر شرایط زمین به طور بالقوه نامساعد هستند، در برنامه‌ریزی حفاری گمانه‌های ژئوتکنیکی مفید باشد. همچنین، نقشه‌های تاریخی می‌تواند دید خوبی در رابطه با استفاده قبلی از اراضی و توسعه سایت ارائه دهند.

۲-۵-۷- ارزیابی تصاویر هوایی

ارزیابی تصاویر هوایی جهت بررسی موضوعات مربوط به پایداری موقعیت پورتال تونل‌های شهری، که در آن عبور تونل از ساختارهای زمین شناسی مهم و یا وجود زمین لغزش‌های غیرفعال محتمل است، حائز اهمیت است. بر اساس ارزیابی‌های انجام شده با استفاده از این تصاویر، علی‌رغم محدودیت‌های کلی پروژه، جانمایی مجدد پرتال‌ها می‌تواند قابل پذیرش باشد.

۲-۵-۸- شناسایی میدانی و نقشه‌برداری زمین‌شناسی

پس از انتخاب مقدماتی موقعیت حفاری‌های ژئوتکنیکی، به‌منظور تأیید تصمیمات اولیه اتخاذ شده بر اساس مطالعات دفتری، شناسایی میدانی انجام می‌شود. همچنین، شناسایی میدانی شامل بررسی دقیق موقعیت پرتال‌ها و شفت میانی و یا دسترسی‌های خاص مورد نیاز به گمانه‌های ژئوتکنیکی مورد نظر است. در صورت دسترسی به رخنمون سازندهای سنگی در پهنه حفاری شده، برنامه‌ای برای نقشه‌برداری زمین‌شناسی جهت تکمیل برنامه حفاری ژئوتکنیکی تدوین و اجرا می‌شود. برای یک پروژه تونل شهری، تیم شناسایی میدانی ممکن است به متخصصان مهندسی ژئوتکنیک و سازه محدود شود. برای پروژه تونل خارج از محدوده شهری، تیم شناسایی باید متشکل از چندین متخصص در زمینه‌های مهندسی ژئوتکنیک، زمین‌شناسی، سازه، مسیر، متره و برآورد و مدیریت هم از جانب مشاور طراح و هم از جانب کارفرما باشد. شناسایی میدانی باید شامل یک گزارش کتبی مفصل، همراه با نقشه‌های مکانی و عکس‌های متعدد باشد.

۲-۶- حفاری ژئوتکنیکی

از حفاری گمانه برای شناسایی لایه‌های زیرسطحی و به دست آوردن نمونه‌های دست خورده و یا دست نخورده جهت طبقه‌بندی چشمی و نتایج آزمایشگاهی استفاده می‌شود. از منظر اقتصادی، برنامه حفاری گمانه‌های ژئوتکنیکی باید

مرحله‌بندی شود تا بتوان اطلاعات مناسب را برای هر مرحله از توسعه پروژه (به عبارتی، برنامه‌ریزی و مطالعات اولیه، طراحی فاز یک، طراحی نهایی و...) بدست آورد.

از جدول ۷-۲ به‌عنوان راهنما برای تعیین حداقل تعداد و موقعیت گمانه‌ها می‌توان استفاده کرد. تعداد نهایی گمانه‌ها بر اساس شرایط زیر سطحی پروژه و همچنین شرایطی که ممکن است هنگام اجرای گمانه با آن مواجه شد، تدقیق می‌شود. برای تعیین بهتر مخاطرات موضعی مانند گسل‌ها و عوامل ناپایداری شیب، و نیز ارزیابی اثرات احتمالی و اقدامات حفاظتی در سازه‌ها و تأسیسات موجود، باید گمانه‌های بیشتری حفاری شود.

در محل مربوط به سازه‌های حساس (آثار تاریخی، پل و...) می‌بایست گمانه قابل استناد (جدید و یا از قبل) با اطلاعات کافی وجود داشته باشد.

جدول ۷-۲- دستورالعمل تعیین فواصل مابین گمانه‌های قائم/ مایل

فواصل مابین گمانه‌ها	نوع سازه / شرایط زمین
۳۰ تا ۹۰ متر	تونل‌های ترانشه باز
۱۵ تا ۶۰ متر ۱۵۰ تا ۳۰۰ متر	تونل‌زنی در سنگ شرایط نامطلوب، سنگ‌های برش خورده، چین خورده درزه‌دار با فاصله‌داری کم. شرایط مطلوب، سنگ‌های درزه دار با فاصله‌داری متوسط تا زیاد و یا سنگ‌های توده‌ای
۱۵ تا ۳۰ متر ۹۰ تا ۱۵۰ متر	تونل‌زنی در زمین نرم شرایط نامطلوب، خاک‌های تراکم‌پذیر نرم و یا مشکلات ناشی از آب‌های زیرزمینی شرایط مطلوب، خاک‌های نسبتاً متراکم تا بسیار متراکم یا سفت
۷/۵ تا ۱۵ متر ۱۵ تا ۲۵ متر	تونل‌زنی در شرایط جبهه کار مختلط شرایط نامطلوب، برخورد با سنگ نامنظم و متغیر شرایط مطلوب، برخورد با سنگ نسبتاً یکنواخت

- به منظور حفر گمانه در فواصل طولانی‌تر مشاور می‌بایست گزارش فنی و توجیهی ارائه دهد. حداکثر فاصله گمانه‌ها در طول مسیر ۳۰۰ متر است. همچنین در موقعیت ایستگاه حفر حداقل ۳ گمانه الزامی است.
- حفاری گمانه‌های ژئوتکنیکی برای پروژه‌های اجرای تونل و شفت باید حداقل تا ۱/۵ برابر قطر تونل / شفت در زیر کف تونل گسترش یابد.
- حفاری گمانه‌های ژئوتکنیکی برای تونل‌های کند و پوش و پرتال نیز حداقل تا ۱/۵ برابر عمق خاک‌برداری ادامه یابد. اگر احداث پرتال در سنگ انجام شود، این شرط ممکن است نادیده گرفته شود. در چنین شرایطی، حفاری اکتشافی در زیر تراز کف تونل تا جایی ادامه می‌یابد که حداقل میزان بازیابی مغزه معادل با ۸۵ درصد برای توده سنگی با RQD بیشتر از ۵۰ و در طول بیش از ۶ متر ثبت شود.
- اگر در مورد مشخصات نهایی تونل عدم اطمینان وجود داشته باشد، گمانه‌ها باید حداقل دو تا سه برابر قطر تونل در زیر تراز کف تونل اولیه ادامه یابند.

- در موقعیت ایستگاه‌ها نیز گمانه حداقل به اندازه عرض هسته مرکزی ایستگاه می‌بایست در زیر ایستگاه ادامه یابد.
- به منظور حفر گمانه با عمق کمتر مشاور می‌بایست گزارش فنی و توجیهی ارائه دهد.
- در بیشتر قسمت‌ها، طبقه‌بندی میدانی خاک برای یک پروژه تونل شبیه به سایر پروژه‌ها است، با این تفاوت که باید در تعریف دقیق و مستندسازی دانه‌بندی و رده‌بندی خاک توجه ویژه‌ای شود. حداقل اطلاعات بخش ۲-۴ می‌بایست در مطالعات ژئوتکنیک ارائه گردد.

۲-۷- مسائل مربوط به محیط زیست

محیط‌های مخرب زیرسطحی به دلیل ترکیب شیمیایی آب زیرزمینی/ خاک‌های خورنده، به کارگیری مواد معدنی خطرناک در محدوده حفاری (به عنوان نمونه مواد معدنی آزبستی)، گازهای سمی و خطرناک در زیر سطح زمین (نظیر سولید هیدروژن و متان) به هنگام کاوش‌های زیرسطحی باید مورد توجه قرار گیرد. در صورت وجود چنین شرایطی، باید تمهیدات لازم در طراحی سازه زیرزمینی لحاظ شود.

نخاله‌ها، خاک حفاری تونل و مصالح تخریبی شده باید تصفیه و بازیافت شده، مورد استفاده مجدد قرار گیرند، یا بر اساس مقررات محلی و ملی دفع شوند.

تمامی اقدامات احتیاطی و ابزار دقیق لازم برای کاهش تأثیر ساخت تونل‌های شهری بر کیفیت هوا، سر و صدا، لرزش، ترافیک، تأسیسات و سازه‌های زیرزمینی و رو سطحی مجاور آن، آب‌های زیرزمینی و آب‌های سطحی، باید بکار گرفته شود.

۲-۸- ابزاربندی و رفتارنگاری

- برنامه ابزاربندی و رفتارنگاری برای پروژه‌های تونل‌سازی، با هدف موارد ذیل باید در نظر گرفته شود:
- با ارائه داده‌هایی جهت ارزیابی منشأ و بزرگی حرکت زمین و تغییر در سطح آب‌های زیرزمینی، از ایجاد آسیب به سازه‌ها و تأسیسات موجود و سازه‌های در حال اجرا جلوگیری کند و یا به حداقل برساند.
 - با مقایسه رفتار مشاهده شده زمین و سازه‌ها با رفتار پیش‌بینی شده و مقادیر مجاز تغییر شکل‌ها میزان ایمنی عملیات اجرایی مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.
 - اتخاذ و توسعه تدابیر و اقدامات محافظتی و پیشگیرانه برای سازه‌های جدید و موجود
 - اقدامات اصلاحی روش اجرا در صورت لزوم
 - انجام تحلیل معکوس جهت تدقیق پارامترهای رفتاری خاک در صورتی که مقادیر تغییر شکل‌های اندازه‌گیری شده تفاوت فاحشی با فرضیات اولیه یا نتایج بدست آمده از طرح اولیه داشته باشد.

- ارزیابی فرضیات بحرانی طراحی در نقاطی که عدم اطمینان قابل توجهی وجود دارد
 - تعیین کفایت روش، روند اجرا و تجهیزات پیمانکار
 - نظارت بر اثربخشی اقدامات محافظتی، اصلاحی و کاهنده قابل انجام
 - ارائه مستندات برای ارزیابی خسارات ادعایی وارده به سازه‌های مجاور ناشی از فعالیت‌های مربوط به اجرای تونل
- مقادیر آستانه و محدودکننده در مورد ارتعاشات، تغییر شکل افقی و عمودی، افت آب‌های زیرزمینی، بار وارده بر اعضای سازه‌ای و حداقل استانداردهای لازم برای ایزر بندی باید تعریف شوند. همراه با یک برنامه رفتارنگاری، باید اقدامات اصلاحی در زمان رخداد مقادیر آستانه و محدود کننده تغییر شکل‌ها نیز پیشنهاد شده باشد.
- شرایط تمامی سازه‌ها و تأسیسات مهم باید قبل و بعد از اجرای تونل مورد بررسی قرار گرفته و مستندسازی شود.

۹-۲- انتخاب روش اجرا

ملاحظات انتخاب روش اجرا نه تنها می‌بایست ملاحظات ساخت حاضر بلکه ملاحظات مربوط به ساخت و سازه‌های بعدی، بهره‌برداری و مدیریت ساخت را در نظر گیرد. انتخاب روش اجرا می‌بایست ملاحظات مربوط به حفظ و مراقبت مستحدثات شهری شامل مطالعات ارتعاش، تغییر شکل زمین و تغییرات آب زیرزمینی (تغییرات آن منجر به نشست گردد) را نیز دربرگیرد.

در هزینه ساخت، روش ساختی که منجر به استفاده مجدد از ادوات ساخت می‌شود نیز می‌بایست در نظر گرفته شود. به‌صورت کلی مطالعات ترافیک حین ساخت، تعیین تعداد تجهیزات و ماشین‌آلات مورد نیاز و محدوده کار مورد نیاز جهت دپو یا حمل و نقل این تجهیزات نیز می‌بایست در این بخش مد نظر قرار گیرد (در هماهنگی با پیمانکار).

۹-۲-۱- انتخاب معیارهای مناسب جهت تعیین روش اجرا

معیارهای انتخاب روش اجرا با توجه به مشخصات سایت هر پروژه متفاوت است. معیارهای پیشنهادی جهت انتخاب روش اجرا به شرح زیر هستند:

- ۱) عمق ایستگاه، شرایط ژئوتکنیکی، تراز ایستابی و لرزه‌خیزی (عبور از گسل و...)، تأسیسات شهری
- ۲) ملاحظات زیست محیطی شامل ملاحظات مربوط به فضای سبز، زهکشی، آلودگی صوتی و...
- ۳) ترافیک حین اجرا و پس از آن و دسترسی به زمین کارگاهی
- ۴) ایمنی و میزان نشست (فاکتور ریسک)
- ۵) کیفیت اجرای سازه (نگهبان و اصلی)
- ۶) هزینه اجرا (با ملاحظه جریان مالی)
- ۷) زمان اجرا

پیشنهاد می شود در صورت وجود معیار جدید با توجه به شرایط ساخت، اثر آن در معیارهای فوق لحاظ گردد. مگر اینکه به منظور تعیین وزن هر یک از معیارهای فوق، از روش دودویی^۱ استفاده نگردد.

نحوه وزن دهی پارامترهای تأثیرگذار در انتخاب روش اجرا می بایست با توجه به شرایط هر پروژه و توسط کارفرما و مشاور طراح انجام شود. وزن دهی می بایست بر اساس روش های ضابطه مند مانند روش دودویی و یا هر روش معتبر دیگری انجام شود تا از انتخاب درست روش اجرا اطمینان حاصل گردد. در وزن دهی معیارها نمی توان وزن معیاری را بدون در نظر گرفتن اصول روش انتخاب (مانند روش دودویی) به صورت غیرمنطقی زیاد یا کم در نظر گرفت.

باید توجه داشت مباحث بالادستی و کنترل کننده ای چون الزامات سازمان میراث فرهنگی و الزامات عبور از مناطق خاص شهری و... می بایست در مطالعات امکان سنجی بررسی شده باشد.

^۱ AHP

فصل ۳

بارگذاری

۳-۱- روش طراحی

روش طراحی در این آیین‌نامه «روش طرح مقاومت» است. هر چند در طراحی سازه نگهبان استفاده از روش تنش مجاز نیز در مواردی مجاز است. در این روش هر یک از اعضا و اتصالات می‌بایست معادله زیر را برآورده کنند.

$$\sum \eta_i \gamma_i Q_i \leq \phi R_n \quad (۱-۳)$$

γ_i : ضریب بار

ϕ : ضریب کاهش مقاومت (ضریبی که به مقاومتی اسمی اعضا اعمال می‌گردد)

η_i : ضریب اصلاح بار (وابسته به ضرایب شکل‌پذیری (η_D), نامعینی (η_R) و اهمیت (η_I) است)

Q_i : بار وارده

R_n : مقاومت اسمی

در این رابطه، اگر بیشترین مقدار ضریب بار γ_i استفاده شده باشد، η_i از رابطه زیر محاسبه می‌شود.

$$\eta_i = \eta_D \eta_R \eta_I \geq 1.0 \quad (۲-۳)$$

در حالتی که کمترین مقدار ضریب بار γ_i استفاده شده باشد، η_i از رابطه زیر محاسبه می‌شود.

$$\eta_i = \frac{1}{\eta_D \eta_R \eta_I} \leq 1.0 \quad (۳-۳)$$

- اگر از نظر طراح عضو یا اتصالی غیرشکل‌پذیر باشد، در این حالت ضریب شکل‌پذیری (η_D) حداقل برابر با ۱/۰۵ است. در طراحی سازه رایج ایستگاه و یا تونل با رعایت محدودیت‌های این دستورالعمل، ضریب شکل‌پذیری (η_D) برابر ۱ در نظر گرفته می‌شود.

- اگر از نظر طراح اعضا نامعین نباشند، در این حالت ضریب نامعینی (η_R) حداقل برابر با ۱/۰۵ است. در طراحی سازه رایج ایستگاه و یا تونل با رعایت محدودیت‌های این دستورالعمل، ضریب نامعینی (η_R) برابر ۱ در نظر گرفته می‌شود.

- در طراحی سازه رایج ایستگاه و یا تونل زیرزمینی با رعایت محدودیت‌های این دستورالعمل، ضریب اهمیت (η_I) برابر ۱/۰۵ می‌بایست در نظر گرفته شود.

ضرایب بار γ_i و مقاومت ϕ برای حالات حدی مختلف بر اساس دستورالعمل حاضر تعیین می‌گردند.

حالت حدی بهره‌برداری: در این حالت محدودیت‌های مربوط به تنش، تغییر شکل اعضا و عرض ترک اعضا، تحت بارهای سرویس می‌بایست بررسی شود.

حالت حدی خستگی و شکست: حد خستگی می‌بایست به صورت محدودیت حداکثر ظرفیت تنش اعضا تحت بارهای تکراری قطار و یا تهویه و تجهیزات در نظر گرفته شود.

اثر خستگی بر عمده اعضای سازه اصلی و نگهبان قابل اغماض است. هر چند این اثر در طراحی تجهیزات و اتصالات آن‌ها می‌بایست در نظر گرفته شود.

حالت حدی مقاومت: حالت حد مقاومت به منظور اطمینان از مقاومت و پایداری جزئی و کلی سازه تحت ترکیب بارهای عمدتاً استاتیکی در طول عمر مفید سازه (۱۰۰ سال) می‌بایست بررسی گردد.

حالت حدی نهایی: حالت حد نهایی به منظور اطمینان از بقای سازه در شرایط زلزله طرح حداکثر، سیل، سونامی، انفجار و آتش‌سوزی می‌بایست بررسی گردد.

۳-۲- معرفی بارها و ترکیب بار

بارگذاری ارائه شده در این بخش برای سازه‌های پایین‌تر از سطح زمین است. همچنین در مراحل ساخت سازه نگهبان، کلیه بارهای مربوط به توالی ساخت می‌بایست در محاسبات در نظر گرفته شود. کلیه مراحل روش اجرا می‌بایست در نقشه‌ها منعکس گردد. در صورت نیاز به تغییر روش اجرا کفایت روش اجرای تغییر یافته می‌بایست بررسی گردد.

بارگذاری مربوط به طراحی روسازی، ادوات و تجهیزات ریلی خارج از موضوع دستورالعمل حاضر است.

مقادیر بار، و ترکیبات بارگذاری این فصل حداقل مورد نیاز جهت طراحی سازه هستند که ممکن است با توجه به شرایط پروژه و با استناد به آیین‌نامه‌های معتبر مقادیر و یا ترکیبات دیگری نیز در طراحی اضافه شوند. در هر حال رعایت ضوابط این فصل به عنوان حداقل ضوابط الزامی است.

به کارگیری ترکیب بارگذاری به شرح جدول ۳-۱ در طراحی ایستگاه‌ها و تونل‌ها و دیگر سازه‌های زیرزمینی الزامی است. مگر مواردی از طراحی که در تبصره ۵ ارائه شده است. همچنین ممکن است در طراحی اجزا در فصول بعدی بارگذاری‌هایی اضافه شود که رعایت آن‌ها نیز الزامی است.

جدول ۳-۱- ترکیبات بارگذاری و ضرایب هر بار در طراحی ایستگاه‌ها و تونل‌ها

ترکیب بار حالات حدی	CR DC DW EH ES EV PI SE SH	LL LS PL	WA WA _t	AP	TG	TU	CS	EQ	فقط یکی از بارها در یک ترکیب استفاده شود	
									FI BL	WA _f WA _{tsu}
T-I مقاومت	γ_p	۱/۷۵	۱/۰	۱/۰	γ_{TG}	۰/۵ الی ۱/۲	-	-	-	-
T-II مقاومت	γ_p	-	۱/۰	-	-	-	۱/۳	-	-	-
T-I نهایی	ارجاع به فصل ۴									
T-II نهایی	γ_p	۰/۵	۱/۰	۰/۵	-	-	-	-	۱/۰	-
T-III نهایی	۰/۹	-	-	-	-	-	-	-	-	۱/۱
T-I سرویس	۱/۰	۱/۰	۱/۰	۱/۰	γ_{TG}	۱/۰ الی ۱/۲	-	-	-	-
T-IA سرویس	γ_p	-	۱/۱	-	-	-	-	-	-	-
T-II سرویس	۱/۰	-	۱/۰	-	-	-	۱/۰	-	-	-
T-III سرویس	ارجاع به فصل ۴									
T-I خستگی	-	۱/۵	-	۱/۱	-	-	-	-	-	-

جدول ۳-۲- ضرایب بار (γ_p) برای بارهای دائمی در طراحی ایستگاه‌ها و تونل‌ها

نوع بار			ضریب بار	
			حداکثر	حداقل
CR: (به‌کارگیری $I_{\text{effective}}$) خزش			۱/۰	۱/۰
CR: (به‌کارگیری I_g) خزش			۰/۵	۰/۵
DC: اعضای سازه و ملحقات غیر سازه‌ای			۱/۲۵	۰/۹
DC: فقط برای T-IA سرویس			۰/۹	---
DW: بار مرده پوشش			۱/۵۰	۰/۶۵
EH: فشار افقی خاک	ترانشه باز	فشار محرک	۱/۳۵	۰/۷۵
		فشار سکون	۱/۳۵	۰/۷۵
	فشار ظاهری خاک بر دیوار با بیش از یک ردیف انکر و یا مهار		۱/۳۵	N/A
	حفاری زیرزمینی		۱/۳۵	۰/۹
	فقط برای T-IA سرویس		۰/۹	N/A
EV: فشار قائم خاک	ترانشه باز		۱/۳۵	۰/۷۵
	حفاری زیرزمینی		۱/۳۵	۰/۷۵
ES: سربار روی زمین	تمام حالات غیر از سرویس T-IA		۱/۳۵	۰/۷۵
	فقط برای T-IA سرویس		۱/۰	0
PI: بار ناشی از فشار سیال لوله‌های تأسیسات			۱/۳	۱/۰
SE: نشست			۱/۳	0
SH: بار جمع‌شدگی	به‌کارگیری $I_{\text{effective}}$		۱/۰	۱/۰
	به‌کارگیری I_g		۰/۵	۰/۵

در جداول فوق:

بارهای دائمی:	بارهای گذرا:
AEP: فشار ظاهری خاک بر طراحی گودبرداری مهارشده	AP: بار فشار هوا
CR: بار ناشی از خزش	BL: بار انفجار
DC: بار مرده اعضای سازه‌ای و غیر سازه‌ای	CS: بار تجهیزات ساخت
DW: بار مرده پوشش روی سازه (کف‌سازی و...) و تأسیسات	EQ: بار زلزله
EH: بار فشار جانبی خاک	FI: بار ناشی از آتش‌سوزی
ES: اضافه بار روی زمین (بار خاک یا فوندا سیون و ساخت و ساز که روی زمین اعمال می‌شود)	LL: بار زنده وسائط نقلیه
EV: فشار قائم خاک	LS: بار زنده سطحی
PI: بار ناشی از فشار سیال در سیستم لوله‌کشی و یا کالورت	TG: بار ناشی از گرادیان حرارتی
SE: بار ناشی از نشست سازه تونل یا ایستگاه	TU: بار ناشی از تغییر دمای یکنواخت
SH: بار ناشی از جمع‌شدگی	WA: بار آب
	WAF: بار آب ناشی از سیل
	WAT: بار آب گذرا
	Watsu: بار آب ناشی از سونامی

حالات حدی بارگذاری به شرح زیر تعریف می‌شوند:

حالت مقاومت T-I: ترکیب بارهای اساسی مربوط به بارهای دائمی زمین و عبور مرور عادی که پس از اتمام ساخت سازه به وجود می‌آیند. این ترکیب بار همچنین می‌بایست برای طراحی اجزای داخلی ایستگاه (تونل) و اجزای سازه نگهبان که قرار است عملکرد دائم داشته باشند، استفاده گردد (دیوار دیافراگمی). حالت مقاومت T-I می‌بایست برای طراحی تکیه‌گاه و اجزای اتصال تجهیزات که به سازه اصلی وصل می‌شوند نیز استفاده گردد.

حالت مقاومت T-II: ترکیب بار مربوط به بارهای موقت زمین که در طول دوره ساخت سازه به وجود می‌آیند. همچنین ترکیب بارهای مربوط به ساخت تونل‌های سگمنتی در دوره ساخت، حمل و جایگذاری نیز هستند. حالت مقاومت T-II مربوط به ترکیب بار وارد بر سازه نگهبان که عملکردی دائمی ندارد، نیز است.

حالت نهایی T-I: ترکیب بار شامل اثر زلزله است و می‌بایست بر اساس ضوابط فصل چهارم در نظر گرفته شود.

حالت نهایی T-II: ترکیب بار مربوط به بارهای انفجار و آتش است. این بارها نباید با بار زلزله ترکیب شوند. در صورتیکه مطالعات پدافند غیرعامل، و یا کارفرما بر اساس مطالعات تحلیل خطر، ضریب و یا ترکیب بار دیگری برای بارها پیشنهاد

دهد، ضرایب مطالعه مذکور می‌بایست استفاده گردد. در صورت استفاده از مطالعه مجزا پیشنهاد می‌شود ضرایب بار تغییر نکند.

حالت نهایی T-III: ترکیب بار مربوط به سیل و سونامی است که فشار بالازدگی می‌بایست در این حالت کنترل گردد. این ترکیب بار نهایی (بحرانی) باید شامل سیلاب سطحی که موجب بالا آمدن آب زیرزمینی می‌شود و نیز سیلابی که به بدنه تونل برخورد می‌کند نیز باشد.

در این مورد موارد زیر قابل ذکر است:

- افزایش سطح آب دریا یا آب سطحی موجب افزایش فشار هیدروستاتیک می‌شود و همچنین مقاومت در برابر بالازدگی را کاهش می‌دهد.
- سیلاب داخل تونل موجب افزایش مقاومت در برابر بالازدگی می‌شود و ممکن است فشار هیدروستاتیک را تا صفر کاهش دهد.

حالت سرویس T-I: عموماً شامل بارهای دائمی زمین و عبور مرور عادی که پس از اتمام ساخت سازه به وجود می‌آیند، است. همچنین به منظور کنترل تغییر شکل اعضای سازه‌ای، کنترل ترک بتن، ارتعاش، دوام، آب‌بندی و پدیده خستگی در طول عمر تونل یا ایستگاه مورد استفاده قرار می‌گیرد.

حالت سرویس T-IA: ترکیب بار مربوط به بار بهره‌برداری آب است که به منظور کنترل سازه در برابر بالازدگی و فشار جانبی آب (بر اساس حداکثر سطح آب زیرزمینی محتمل و نیز اثرات ناشی از سیل) مورد استفاده قرار گیرد. در شرایط خاص اثرات شوری و دیگر محتویات که باعث تغییر وزن مخصوص آب می‌شود نیز باید مورد مطالعه واقع شود.

حالت سرویس T-II: ترکیب بار مربوط به بارهای موقت زمین است که در طول دوره ساخت به وجود می‌آید. به منظور کنترل تغییر شکل اعضای سازه و کنترل ترک بتن در دوره ساخت نیز باید از این ترکیب بار استفاده شود. همچنین کنترل بالازدگی حین ساخت سازه (زمانی که سازه نهایی اجرا شده است) نیز می‌بایست توسط این ترکیب بار کنترل گردد.

حالت خستگی T-I: این ترکیب بار در طراحی تجهیزات و اتصالات آن‌ها که به سازه اصلی متصلند و تحت تأثیر بارهایی چون فشار هوا ناشی از تهویه یا حرکت قطار هستند، استفاده می‌شود.

بارهای دائمی بارهایی هستند که همیشه حضور دارند اما بدلیل احتمال بسیج شدن کم یا زیاد آن‌ها، حد بالا و پایین دارند. حد بالا و پایین محدوده تغییر بار مدنظر نیستند و کافی است فقط اعداد ذکر شده در جدول ۳-۲ در هر بار ضرب گردند.

در ترکیبات بارگذاری اگر اثر باری باعث کاهش اثر بار دیگر شود، مقدار حداقل بار با اثر کاهشی می‌بایست استفاده گردد.

در انتخاب ضریب بارهای دائم باید دقت کرد که اگر بار دائم موجب افزایش ظرفیت باربری عضو و یا افزایش پایداری کلی سازه شود، حداقل مقدار ضریب برای آن استفاده گردد.

مقدار بزرگتر ضریب بار TU برای کنترل تغییر شکل اعضا و مقدار کوچکتر آن برای مقاصد دیگر طراحی استفاده گردد. در حالت مقاومت نیز، اگر ضریب ترک خوردگی در نظر گرفته نشود (تحلیل‌های اولیه یا دستی) ضریب بار ۰/۵ و اگر ضریب ترک خوردگی در نظر گرفته شود ضریب بار ۱ برای بار TU استفاده گردد.

ضریب بار مربوط به گرادیان حرارتی γ_{TG} می‌بایست بر اساس اطلاعات پروژه در نظر گرفته شود. در صورت نبود اطلاعات کافی، ضریب بار به صورت زیر تعیین می‌گردد:

جدول ۳-۳- ضرایب بار مربوط به گرادیان حرارتی

۰/۰	برای حالت مقاومت و کنترل‌های عادی
۱/۰	برای حالت سرویس و بدون در نظر گرفتن بار زنده
۰/۵	برای حالت سرویس و با در نظر گرفتن بار زنده

تبصره ۱: در صورت طراحی سازه نگهبان در نرم‌افزارهای عددی (المان محدود یا تفاضل محدود)، می‌بایست کلیه بارها اعم از مرده و زنده، فشار جانبی و قائم خاک، بارهای ناشی از تجهیزات ساخت و ... در نظر گرفته شود. طراحی سازه نگهبان با فرض عدم وجود زلزله در طول دوره عمر آن انجام می‌شود. همچنین کلیه مراحل ساخت سازه (ساخت مرحله‌ای) با قضاوت‌های درست مهندسی در نظر گرفته شود. در چنین حالتی به جای استفاده از ترکیب بار مقاومتی T-II، کلیه تلاش‌های اعضا (لنگر، برش، نیروی محوری، پیچش) حاصل از طراحی در نرم‌افزار عددی، در طراحی به روش مقاومت نهایی در ضریب ۱/۲ و در طراحی به روش تنش مجاز در ضریب ۰/۷۵ ضرب شود. طراحی اعضای بتنی (مانند شمع، ریب، لتیس، شاتکریت و...) بر اساس آخرین ویرایش آیین‌نامه بتن ایران (آبا) و طراحی اعضای فولادی بر مبنای آخرین ویرایش مبحث دهم مقررات ملی ساختمان انجام می‌گردد. همچنین برای طراحی اعضای فولادی (مانند استرات) با روش تنش مجاز از مبحث دهم مقررات ملی ساختمان و یا آیین‌نامه AISC استفاده شود. ضریب کاهش ۰/۷۵ در طراحی سازه نگهبان بر مبنای تجربیات داخلی در نظر گرفته شده است و می‌تواند به تلاش‌های اعضا ناشی از کلیه بارهای اعمالی وارد شود. پیشنهاد می‌شود با تشخیص طراح، در طراحی اتصالات اعضای فولادی از این ضریب کاهش صرف نظر گردد. استفاده از ضریب کاهش در صورتی که عمر مفید سازه نگهبان بیش از ۳۶ ماه باشد، مجاز نیست.

تبصره ۲: اگر برای تعیین فشار خاک وارد بر سازه اصلی ایستگاه یا تونل، از مدل سازی عددی (المان محدود یا تفاضل محدود) استفاده گردد، ضرایب بار فشار جانبی و قائم خاک مانند جدول ۳-۲ خواهد بود (برای روش ساخت تراشه‌باز ضرایب فشار جانبی خاک حاصل از نرم‌افزار عددی، مانند حالت سکون در نظر گرفته شود). در صورتی که نتوان در نرم‌افزار عددی، بار فشار جانبی و قائم خاک را از یکدیگر تفکیک کرد، ضرایب حداکثر و حداقل فشار خاک (چه جانبی و چه قائم) به ترتیب ۱/۳۵ و ۰/۷۵ در نظر گرفته شود. ضریب بار حالت سرویس T-IA نیز مانند جدول ۳-۲ خواهد بود.

تبصره ۳: اگر پس از انجام خاک‌برداری شیب‌دار و ساخت سازه اصلی ایستگاه و یا تونل مسقف، خاکریزی پشت سازه انجام گردد، فشار جانبی خاک وارد بر سازه، از نوع حالت سکون خواهد بود مگر اینکه محاسبات عدد بزرگتری را نشان دهد.

تبصره ۴: نحوه تعیین بار زلزله، و ترکیبات مربوط به بارهای شامل بار زلزله در فصل ۴ ارائه می‌شود.

تبصره ۵: ترکیب بار مربوط به بارهای وارد بر دیوارهای وزنی، دیوارهای کنسولی، شمع‌ها و دیوارهای مهار شده توسط انکر به شرح جدول ۳-۴ است:

جدول ۳-۴- ترکیب بار مربوط به طراحی دیوارهای وزنی، دیوارهای کنسولی، شمع‌ها و دیوارهای مهار شده توسط انکر

ترکیب بار حالات حدی	CR DC DD DW EH ES EV SH	LL LS PL	WA	WS	TG	TU	SE	فقط یکی از بارها در یک ترکیب استفاده شود		
								EQ	BL	IC
I مقاومت	γ_p	۱/۷۵	۱/۰	-	γ_{TG}	۱/۲ الی ۰/۵	γ_{SE}	-	-	-
II مقاومت	γ_p	۱/۳۵	۱/۰	-	γ_{TG}	۱/۲ الی ۰/۵	γ_{SE}	-	-	-
III مقاومت	γ_p	-	۱/۰	۱/۰	γ_{TG}	۱/۲ الی ۰/۵	γ_{SE}	-	-	-
IV مقاومت	γ_p	-	۱/۰	-	-	۱/۲ الی ۰/۵	-	-	-	-
V مقاومت	γ_p	۱/۳۵	۱/۰	۱/۰	γ_{TG}	۱/۲ الی ۰/۵	γ_{SE}	-	-	-
I نهایی	۱/۰	γ_{EQ}	۱/۰	-	-	-	-	۱/۰	-	-
II نهایی	۱/۰	۰/۵	۱/۰	-	-	-	-	-	۱/۰	۱/۰
I سرویس	۱/۰	۱/۰	۱/۰	۱/۰	γ_{TG}	۱/۲ الی ۱/۰	γ_{SE}	-	-	-
II سرویس	۱/۰	۱/۳	۱/۰	-	-	۱/۲ الی ۱/۰	-	-	-	-

جدول ۳-۵- ضرایب بار برای بارهای دائمی γ_p مربوط به طراحی دیوارهای وزنی، دیوارهای کنسولی، شمع‌ها و دیوارهای مهار شده توسط

انکر

نوع بار، نوع فونداسیون، روش به کار گرفته شده جهت محاسبه نیروی اصطکاک جداری منفی		ضریب بار	
		حداکثر	حداقل
اعضای سازه و ملحقات غیرسازه‌ای: DC:		۱/۲۵	۰/۹
فقط برای مقاومت IV: DC:		۱/۵۰	۰/۹
نیروی اصطکاک جداری منفی: DD:	روش α	۱/۴	۰/۲۵
	روش λ	۱/۰۵	۰/۳۰
	روش O'Neill-Reese	۱/۲۵	۰/۳۵
بار پوشش و تأسیسات: DW:		۱/۵۰	۰/۶۵
فشار افقی زمین: EH:	فشار محرک	۱/۵۰	۰/۹
	فشار سکون	۱/۳۵	۰/۹
	فشار ظاهری خاک بر دیوار با بیش از یک ردیف انکر و یا مهار	۱/۳۵	N/A
فشار قائم خاک: EV:	پایداری کلی	۱/۰	N/A
	دیوارهای وزنی و غیروزی	۱/۳۵	۱/۰
سربار روی زمین: ES:		۱/۵۰	۰/۷۵

DD: نیروی اصطکاک جداری منفی است که در بخش مربوط به طراحی شمع‌ها به آن پرداخته می‌شود.

IC: بار مربوط به یخ زدگی

WS: بار باد وارد بر سازه

حالت‌های حد مقاومت به منظور اطمینان از مقاومت و پایداری کلی و جزئی سازه تحت ترکیب بارهای عمده‌تاً استاتیکی در طول عمر مفید سازه (۱۰۰ سال) می‌بایست بررسی گردد.

حالت نهایی I جهت کنترل بار زلزله کاربرد دارد. در این حالت γ_{EQ} با توجه به شرایط پروژه تعریف می‌شود. در صورت نبود اطلاعات کافی عدد ۰/۵ برای این ضریب پیشنهاد می‌شود. نحوه محاسبه بار زلزله در فصل ۴ تشریح شده است.

حالت نهایی II جهت کنترل بارهای یخ زدگی و انفجار کاربرد دارد (اعمال هر دو بار در یک ترکیب بار واحد لازم نیست).

حالت‌های سرویس I و II جهت کنترل بارهای بهره‌برداری است. کنترل عرض ترک و تغییر شکل اعضا تحت بار سرویس I می‌بایست انجام گردد.

۳-۳- بارهای اعمالی

۳-۳-۱- بار مرده (DW,DC)

بار مرده شامل وزن کلیه اعضای سازه‌ای (دیوار، دال، سقف، فونداسیون، ستون، تیر، راه پله، و...)، سقف کاذب، کف‌سازی و یا نازک‌کاری، تأسیسات مکانیکی و تجهیزات ثابت، علائم و تابلوها، هر نوع پوشش روی سازه در طرح حاضر و یا در توسعه‌های آینده است. بار مربوط به مخزن اطفای حریق از نوع بار مرده است. تعیین بار مرده می‌بایست بر اساس آخرین ویرایش مبحث ششم مقررات ملی ساختمان و در صورت نیاز کاتالوگ شرکت‌های سازنده صورت گیرد (هر کدام بحرانی‌تر بود ملاک عمل است). در صورتی که احتمال می‌رود در آینده بار مرده افزایش یابد (تغییر تأسیسات و یا تجهیزات) این موضوع می‌بایست در محاسبات در نظر گرفته شود.

۳-۳-۲- بار فشار جانبی و قائم خاک (EH,EV)

به‌طور کلی بار فشار زمین تابعی از موارد زیر است:

- نوع خاک و وزن مخصوص آن
- تراز آب
- ویژگی‌های خزش خاک
- میزان تراکم خاک
- اندرکنش خاک و سازه
- میزان سربار روی زمین
- اثرات زلزله
- شیب زمین پشت سازه
- انحراف دیوار

لازم به توضیح است جزئیات مربوط به محاسبات بار زلزله و اثرات آن در فصل چهارم ارائه خواهد شد.

در تعیین فشار جانبی و قائم خاک توجه به تغییرات این بار در مراحل ساخت مرحله به مرحله ضروری است. به عبارتی بارگذاری انتخاب شده، باید پوش تلاش‌های ایجاد شده در اعضای سازه در کلیه مراحل حفاری را شامل شود. لذا تعیین بار جانبی وارد بر سازه نگهبان تنها با استفاده از روش‌های عددی امکان‌پذیر بوده و استفاده از روش‌های تحلیلی و تجربی برای طراحی مرحله دوم مجاز نیست. استفاده از روابط تحلیلی یا تجربی با توجه به جنس خاک و روش حفاری صرفاً به منظور برآورد اولیه یا صحت‌سنجی ابتدایی نتایج تحلیل‌های عددی کاربرد دارد.

۳-۲-۱- تعیین ضرایب فشار جانبی خاک

دیوارهایی که می‌توانند بدون جابجایی بار زمین را تحمل کنند در معرض فشار خاک در حال سکون هستند. دیوارهایی که در اثر اعمال فشار زمین جابجا می‌شوند می‌بایست برای فشاری بین حالت محرک و حالت سکون بسته به میزان جابجایی طرح شوند. میزان جابجایی مورد نیاز برای دستیابی به حداقل فشار محرک و یا حداکثر فشار مقاوم تابعی از ارتفاع دیوار و یا نوع خاک است. مقادیر توصیه شده برای بسیج چنین جابجایی بسته به ارتفاع دیوار و نوع خاک در جدول ۳-۵ ارائه شده است:

جدول ۳-۶- مقادیر تقریبی جابه‌جایی مورد نیاز جهت فعال شدن فشار محرک و یا مقاوم زمین

نوع خاکریز	مقادیر Δ / H	
	مقاوم	محرک (فعال)
ماسه متراکم	۰/۰۱	۰/۰۰۱
ماسه با تراکم متوسط	۰/۰۲	۰/۰۰۲
ماسه سست	۰/۰۴	۰/۰۰۴
لای کوبیده شده	۰/۰۲	۰/۰۰۲
رس کم مایه کوبیده شده	۰/۰۵	۰/۰۱۰
رس پر مایه کوبیده شده	۰/۰۵	۰/۰۱۰

Δ : جابجایی بالای دیوار به منظور دستیابی به حداقل فشار محرک یا حداکثر فشار مقاوم با چرخش یا جابجایی انتقالی
 H : ارتفاع دیوار

استفاده از خاک‌های چسبنده جهت خاکریزی پشت دیوار توصیه نمی‌شود. همچنین استفاده از خاک رس پرمایه^۱ به عنوان خاکریز پشت دیوار مجاز نیست.

فشار جانبی زمین به صورت خطی و متناسب با عمق افزایش می‌یابد:

$$P = k \gamma_s z \quad (۳-۴)$$

P : فشار جانبی زمین (kN)

k : ضریب فشار جانبی زمین (سکون، محرک، مقاوم)

γ_s : وزن مخصوص خاک (kN/m³)

z : عمق پایین‌تر از سطح زمین (m)

عموماً برآیند فشار جانبی زمین پشت دیوار در ارتفاع $H/3$ بالاتر از کف دیوار وارد می‌شود. H ارتفاع کل دیوار از سطح زمین پشت سازه تا پایین ریشه دیوار است.

^۱ Plastic clay

ضریب فشار خاک در حالت سکون، محرک و مقاوم می‌بایست در مطالعات ژئوتکنیک تعیین گردد. همانطور که عنوان شد ضریب فشار محرک، سکون و مقاوم خاک با توجه نوع خاک و میزان تغییر شکل می‌تواند تغییر یابد. جهت تعیین ضرایب فشار جانبی خاک به بخش ۳-۵ بازنگری اول راهنمای طراحی دیوارهای حائل (نشریه شماره ۳۰۸) رجوع شود.

۳-۲-۲-۲-۲-۳-۳ فشار خاک در روش‌های ساخت ترانشه‌باز

تعیین بار جانبی وارد بر سازه نگهبان تنها با استفاده از روش‌های عددی امکان پذیر بوده و استفاده از روش‌های تحلیلی و تجربی برای طراحی مرحله دوم مجاز نیست.

برای تعیین فشار جانبی وارد بر دیوارهای وزنی و غیر وزنی طره‌ای به روش تحلیلی به نشریه شماره ۳۰۸ سازمان برنامه و بودجه مراجعه شود. فشار وارد بر دیوارهای مهارشده (مهارشده با استرات) برای طراحی اولیه در پیوست شماره ۱ ارائه شده است (استفاده از این دیاگرام‌ها به تنهایی پاسخ گوی نیاز طراحی نیست و لذا در طراحی مرحله دوم مجاز نیست).

در حالت طراحی دیوار سازه نهایی (عملکرد دائم) فشار جانبی خاک می‌بایست از نوع حالت سکون در نظر گرفته شود. مگر اینکه کارفرما اجازه استفاده از روش مدل‌سازی عددی جهت تعیین بار جانبی وارد بر سازه نهایی در ایستگاه‌های ترانشه باز را به طراح اعلام نماید. در صورت استفاده از این روش لازم است کلیه مراحل اجرا حاذق شده و تاریخچه تنش ناشی از ساخت سازه نگهبان لحاظ گردد. همچنین در مراحل مدل‌سازی اضمحلال کامل سازه نگهبان در نظر گرفته شود.

فشار قائم خاک در این روش ساخت می‌بایست برابر فشار معادل کل وزن خاک ریخته شده روی سازه در نظر گرفته شود. در چنین ایستگاه‌ها یا تونل‌هایی، بار سربار با ضرب عمق خاک (فاصله روی سقف ایستگاه یا تونل تا سطح زمین) در وزن مخصوص خاک قابل محاسبه است. در این حالت اگر نیاز باشد بار آب نیز می‌بایست در نظر گرفته شود (در آینده آب نیز روی ایستگاه را فرا گیرد). در حالتی که خاک بالاتر از تراز آب باشد از وزن مخصوص مرطوب و در حالتی که زیر تراز آب باشد از وزن مخصوص غوطه‌ور می‌بایست استفاده گردد.

اگر ایستگاه یا تونل مطابق شکل (۳-۱) بر روی شمع تکیه داده شده باشد و یا ویژگی خاک در یک محیط خاک نرم بهبود پیدا کرده باشد، به عبارت دیگر تغییر شکل نسبی بین خاک و سازه ایستگاه (یا تونل) مورد انتظار باشد عرض تأثیر روباره می‌بایست افزایش یابد.

در این حالت بار سرباره با توجه به رابطه زیر محاسبه شود:

$$E_v = (1 + \lambda) \gamma H \quad (5-3)$$

E_v : بار قائم فشار زمین روی سقف ایستگاه یا تونل (kN)

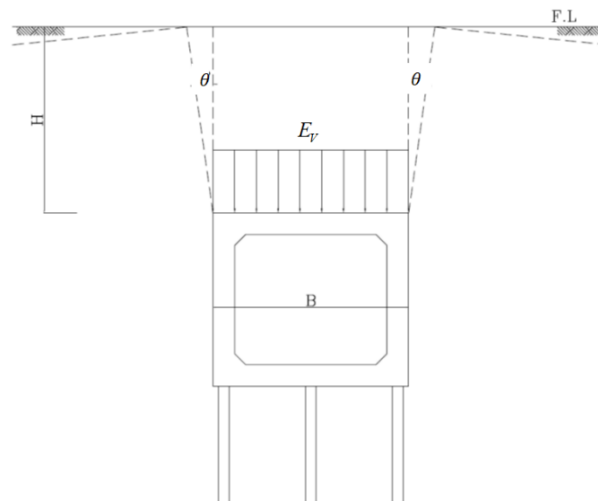
λ : ضریب افزایش بار $(\lambda = (\tan \theta) H / B)$

γ : وزن مخصوص خاک روی ایستگاه (kN/m^3)

H: ضخامت روباره (m)

B: عرض ایستگاه (m)

$\tan \theta$: ضریب تأثیر ناحیه (در بیشتر حالات برابر ۰/۲۵)



شکل ۳-۱- تعیین فشار قائم خاک ایستگاه تکیه داده شده به شمع و یا در حالتی که خاک کف ایستگاه بهبود یافته باشد

۳-۳-۲-۳- فشار خاک در روش‌های ساخت زیرزمینی

در روش‌های ساخت زیرزمینی نیز تعیین بار جانبی وارد بر سازه نگهدارنده تنها با استفاده از روش‌های عددی امکان پذیر بوده و استفاده از روش‌های تحلیلی و تجربی برای طراحی مرحله دوم مجاز نیست. استفاده از روابط تحلیلی یا تجربی با توجه به جنس خاک و روش حفاری صرفاً به منظور برآورد اولیه یا صحت سنجی اولیه و دستی از نتایج تحلیل‌های عددی کاربرد دارد.

در صورت عدم استفاده از مدل‌های عددی، فشار جانبی خاک نیز می‌بایست در حالت سکون در نظر گرفته شود که به صورت خطی از تاج تا کف تونل افزایش می‌یابد.

زمانی که ارتفاع خاک روی تاج تونل کمتر مساوی ۲ برابر قطر تونل باشد کل وزن خاک روی تونل به عنوان فشار E_v می‌بایست در نظر گرفته شود. زمانی که ارتفاع خاک روی تاج تونل از ۲ برابر قطر تونل بیشتر باشد حداقل وزن E_v خاک به اندازه ۲ برابر قطر تونل است. در هر صورت استفاده از روش‌های عددی به منظور محاسبه فشار قائم وارد بر تونل یا ایستگاه الزامی است.

۳-۳-۳- سربار روی زمین (سرباره سطحی ES)

بار سرباره سطحی شامل بار سازه‌های اطراف (موجود و طرح تفصیلی) و حتی بار مربوط به رسوب‌گذاری محتمل در آینده، بار خاک‌ریزی و هر نوع مستحدثات رو زمینی است.

در طراحی سازه نگهبان، سربار سطحی می‌تواند متناسب با شرایط مستحدثات موجود در طول عمر سازه نگهبان در نظر گرفته شود اما در مورد سازه نهایی ایستگاه این بار می‌بایست با توجه به شرایط مستحدثات موجود و آتی (با توجه به طرح تفصیلی شهر) اطراف سازه در نظر گرفته شود. در صورتی که محدوده ایستگاه در طرح تفصیلی شامل مناطقی با حداکثر تا ۵ طبقه بنا با کاربری مسکونی مجاز باشد، بار ۵۰ کیلونیوتن بر مترمربع و در مناطقی با تعداد طبقات مجاز بیش از ۵ طبقه، به ازای هر طبقه ۱۰ کیلونیوتن بر مترمربع به بار مذکور اضافه می‌شود.

باید توجه داشت اثر بار سطحی در عمق خاک بر اساس روابطی چون بوزینسک یا روابط مشابه، باید در نظر گرفته شود. در صورت عدم مدل‌سازی عددی، نحوه اعمال بار سطحی بر دیوار حائل می‌تواند بر اساس روابط ارائه شده در بخش ۳-۸ بازنگری اول راهنمای طراحی دیوارهای حائل (ضابطه شماره ۳۰۸) تعیین گردد.

محدوده تأثیر تونل (جهت در نظرگیری بار سازه‌های اطراف) می‌بایست توسط مدل‌سازی عددی و یا روش‌های تجربی تعیین گردد. به عنوان یک تخمین اولیه برای اثر بارگذاری ناشی از سازه‌های اطراف، در صورتی که فاصله افقی سازه مجاور با نزدیک‌ترین وجه تونل از عمق تونل از زیر فونداسیون سازه کمتر باشد، باید در طراحی لحاظ شود. در صورتی که فونداسیون سازه مجاور دارای شمع (و یا هرگونه بهسازی خاک) باشد، که بار را به زیر خط تأثیر منقل می‌کند، این بارها نباید به تونل اعمال شود.

۳-۳-۴- بار ناشی از فشار سیال لوله‌های تأسیسات PI

در صورت استفاده از تأسیسات خاص برای آتش‌نشانی و یا عبور کالورت و یا لوله عبور فاضلاب در ایستگاه (یا تونل) این بار نیز می‌بایست در محاسبات در نظر گرفته شود. در پروژه‌های معمول این بار قابل صرف نظر است. همچنین در صورت احتمال یخ زدگی سیال داخل لوله، ضخامت مناسب یخ در اطراف لوله می‌بایست در نظر گرفته شود.

۳-۳-۵- بار زنده (LL, LS, PL)

بار زنده شامل بار وسایط نقلیه اعم از بار ترافیک خیابان و بار زنده ناشی از عبور قطار، بار پیاده‌رو سطحی، سربار زنده فضاهای داخلی (فضاهای عمومی، اداری و تجهیزاتی)، بار برف و هرگونه بار گذرا است.

بار ترافیک سطحی شامل بار کلیه وسایل نقلیه مندرج در آیین‌نامه راه، بار تراموا و یا قطار رو زمینی، دوچرخه، عابر پیاده و... است. ضوابط بارگذاری ناشی از ترافیک خیابان از آخرین ویرایش آیین‌نامه بارگذاری پل ایران (نشریه ۱۳۹ سازمان برنامه و بودجه کشور) قابل استفاده خواهد بود.

در محاسبه بار ترافیک سطحی اثر ضربه نیز باید در نظر گرفته شود. اثر ضربه به تغییر شکل خاک و ارتعاش وابسته است. زمانی که سربار خاک روی ایستگاه بیشتر از ۲/۵ متر باشد این اثر قابل صرف نظر است. حداقل روباره باید طوری در نظر گرفته شود که عبور تاسیسات شهری به راحتی امکان پذیر باشد. هزینه و تبعات اجرایی افزایش عمق ایستگاه (به منظور عبور تاسیسات از روی سقف) در مقایسه با جابجایی تاسیسات باید بررسی گردد.

در صورت عبور و سایط نقلیه غیر راه آهنی، توصیه می شود حداقل بار ۲۰ کیلو نیوتن بر مترمربع برای کلیه حالات سربار وسایط نقلیه در نظر گرفته شود. ضریب ضربه مطابق رابطه زیر در این بار می بایست اعمال گردد:

$$IM = 1.33 - 0.135H \geq 1.0 \quad (6-3)$$

IM: ضریب ضربه

H: ضخامت خاک روی سازه (m)

بارهای زنده ناشی از عبور قطار در تونل و یا ایستگاه، بر اساس مشخصات واگن های قطار شهری و لکوموتیوهای تعمیراتی که در مسیر تردد خواهند کرد و با توجه به ضوابط احتمالی ابلاغی مراجع ذی صلاح می بایست تعیین گردد. بار افراد (محل پیاده رو) روی سطح زمین حداقل برابر ۳/۵ کیلونیوتن بر مترمربع می بایست در نظر گرفته شود. در مورد بار زنده فضاهای داخلی می توان از ضوابط مبحث ششم مقررات ملی ساختمان استفاده کرد (به شرطی که از مقادیر جدول ۳-۷ کمتر نباشد). جدول ۳-۷ به عنوان حداقل مقادیر بارهای زنده در فضاهای عمومی، اداری و خدماتی مدنظر است. در صورت عدم وجود مشخصات بارگذاری فضاهای تجهیزاتی، می توان از بارگذاری مندرج در جدول ۳-۷ در تحلیل ها استفاده نمود.

جدول ۳-۷- خلاصه بارهای زنده

نوع کاربری	بار گسترده کیلونیوتن بر مترمربع
فضاهای عمومی	سالن فروش بلیت و سکوها
	راهروهای عمومی
	پله های عمومی
	دستشویی های عمومی
فضاهای اداری - خدماتی (نظیر اتاق ها و راهروهای اداری)	۳/۵
فضاهای تجهیزاتی (نظیر هواسازها، اتاق فنی، اتاق باتری و...)	۱۵

در سقف های کاذب تونل و ایستگاه که دارای ابعادی هستند که انسان عبور می کند و برای نگهداری تجهیزات تهویه از سقف آویزان می شوند، بار زنده متناسب با آن می بایست در سراسر سقف در نظر گرفته شود. این بار مجزا از بار تجهیزات و خود سقف است.

بار برف در دو حالت می بایست در نظر گرفته شود و در صورت نیاز اعمال گردد.

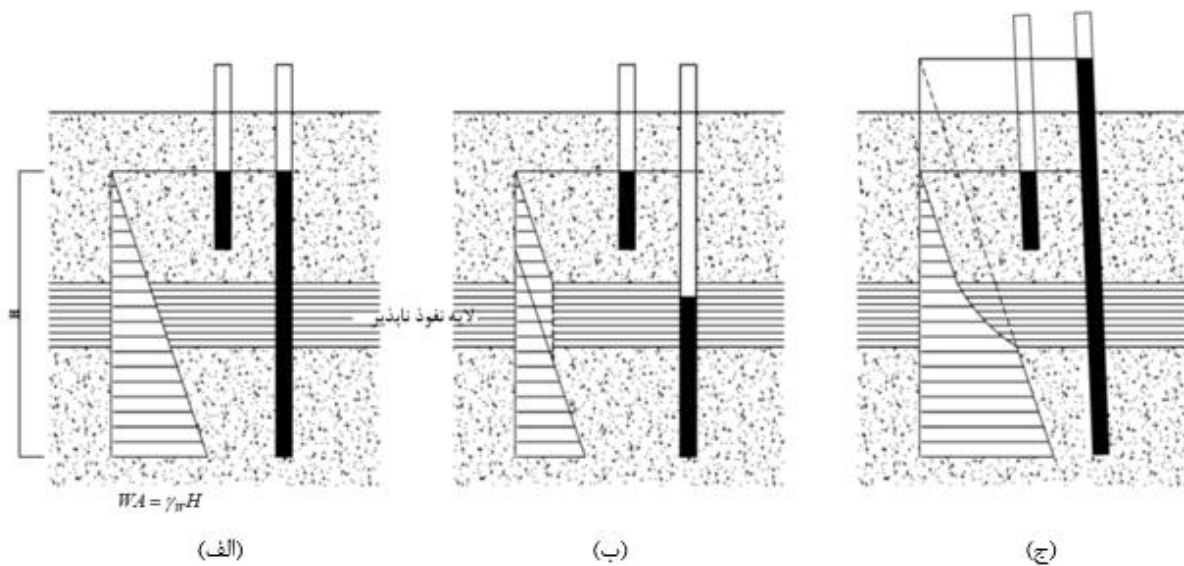
الف- زمانی که ترافیک وسایط حمل و نقل روی برف فشرده شده برقرار باشد. در این حالت پیشنهاد می‌شود در مناطق برفی ۴ تا ۶ بر اساس مبحث ششم مقررات ملی ساختمان، بار معادل ۱ کیلونیوتن بر مترمربع علاوه بر بار ترافیک در نظر گرفته شود.

ب- زمانی که بدلیل برف زیاد امکان ترافیک وسایط حمل و نقل ممکن نباشد. در این حالت بار برف معادل مبحث ۶ مقررات ملی ساختمان می‌بایست در نظر گرفته شود.

۳-۳-۶- بار آب (WA_{tsu}, WA_T, WA_F, WA)

WA بار آبی است که در طول دوره ساخت به سازه وارد می‌شود و به روش ساخت سازه بستگی دارد. تراز آب زیرزمینی به‌عنوان بخشی مهم از اطلاعات بالادستی در طراحی سازه زیرزمینی است. تعیین تغییرات تراز آب زیرزمینی در اثر تغییرات فصلی، سیل، پدیده‌های جزر و مد به‌عنوان بخشی مهم از اکتشافات زیرزمینی می‌بایست در نظر گرفته شود. ارائه دو تراز آب زیرزمینی (موجود و محتمل حداقل و حداکثر) در اطلاعات بالادستی ضروری است. در هر حال تغییرات طولانی مدت در سطح آب زیرزمینی باید در طراحی لحاظ شود. در صورت نیاز بار سیل با دوره بازگشت ۵۰۰ سال باید به‌عنوان یک بار در طراحی‌ها لحاظ شود.

در خاک‌های دانه‌ای با ضریب نفوذ بالا، بار آب می‌تواند به‌عنوان بار مجزا در نظر گرفته شود. فشار آب عموماً به‌صورت خطی توزیع می‌شود (شکل ۲-۳ الف)). در زمین‌هایی که آب زیرزمینی پمپ می‌شود، فشار آب در قسمت پایین لایه نفوذناپذیر کمتر از قسمت بالای آن است (شکل ۲-۳ ب)). همچنین در موقعیت‌های مکانی مانند کوهپایه یا پایین یک حوزه آبریز، یا مجاورت یک آب جاری، فشار آب در پایین لایه نفوذناپذیر بیشتر از فشار در بالای آن است (شکل ۲-۳ ج)). در هر حال ممکن است به علت وجود یک لایه نفوذناپذیر توزیع فشار آب چند خطی باشد. زمانی که آب در یک لایه نفوذناپذیر تحت فشار باشد و یا در کنار یک حوزه تغذیه آب باشد، تعیین تراز آب زیرزمینی بسیار حائز اهمیت است.



شکل ۳-۲- تعیین تراز آب زیرزمینی

مقدار بار آب وارد بر تونل و یا ایستگاه زیرزمینی بر اساس تراز آب زیرزمینی تعیین می‌شود (رابطه ۳-۱۱). این بار به صورت خطی و از سقف تا فونداسیون ایستگاه می‌بایست در نظر گرفته شود. در نظر گرفتن بار مذکور در ایستگاه‌های کند و پوش و یا پوش کند ضروری است. تعیین فشار آب با استفاده از رابطه ۳-۷ در ایستگاه‌های زیرزمینی (شمع و ریب و یا ساخت مرحله‌ای) قابل قبول و در جهت اطمینان است. اما در تونل‌های حفر شده در سنگ و با عمق زیاد، رابطه ۳-۷ منجر به مقادیر بسیار محافظه کارانه و غیر واقعی فشار آب می‌شود.

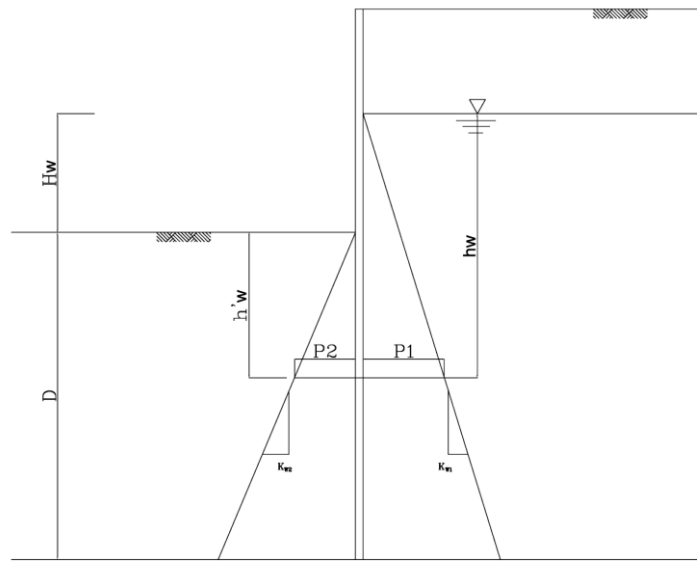
$$WA = \gamma_w h \quad (3-7)$$

γ_w : وزن مخصوص آب (kN/m^3)

h : فاصله هر نقطه تا بالاترین سطح تراز آب (m)

در صورت استفاده از سیستم زهکشی فعال، فشار آب کاهش می‌یابد. در صورت وجود سیستم زهکشی فعال، فشار آب واقعی وارد بر سازه بر اساس نرخ جریان آب تعیین می‌شود.

در خاک‌های ماسه‌ای و زمانی که سازه نگهبان تا یک لایه نفوذپذیر ادامه دارد آب زیرزمینی از پشت سازه نگهبان به داخل محدوده حفاری شده نفوذ می‌کند.



شکل ۳-۳- توزیع فشار آب در خاک‌های دانه‌ای

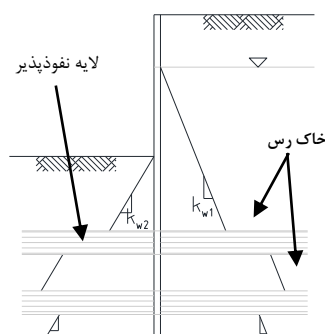
در این حالت بر اساس پارامترهای شکل ۳-۳، روابط تقریبی زیر جهت تعیین توزیع فشار آب کاربرد دارند:

$$i = \frac{H_w}{H_w + 2D} \quad (۸-۳)$$

$$K_{w1} = 1 - i \quad P_1 = K_{w1} h_w \quad (۹-۳)$$

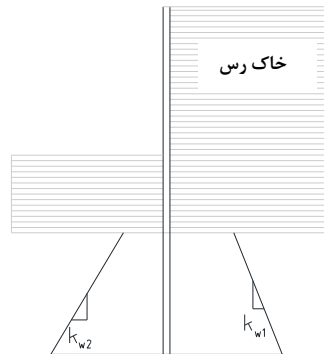
$$K_{w2} = 1 + i \quad P_2 = K_{w1} h'_w \quad (۱۰-۳)$$

• در صورتی که خاک رس و غیر قابل نفوذ باشد شکل ۴-۳ نشان دهنده توزیع فشار آب در دو طرف خواهد بود.



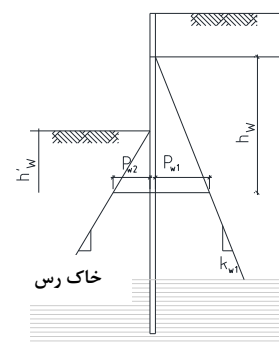
$$K_{w1} = K_{w2} = 1.0$$

(ج)



$$K_{w1} = K_{w2} = 1.0$$

(ب)



$$K_{w1} = K_{w2} = 1.0$$

(الف)

$$P_{w1} = K_{w1} h_w$$

$$P_{w2} = K_{w2} h'_w$$

شکل ۴-۳- (الف) توزیع فشار آب زمانی که لایه نفوذناپذیر پایین باشد (ب) توزیع فشار آب زمانی که لایه نفوذناپذیر بالا باشد (ج) توزیع فشار آب زمانی که خاک دارای لایه‌های متناوب نفوذناپذیر باشد

در این حالت به صورت تقریبی:

$$K_{W1} = K_{W2} = 1$$

$$P_1 = K_{W1} h_w$$

$$P_2 = K_{W1} h'_w$$

(۱۱-۳)

تونل‌هایی (ایستگاه‌هایی) که در مجاورت رودخانه یا مسیل هستند و یا تونل‌هایی که در خط ساحلی هستند در معرض سیل و یا سونامی هستند. اثر سیل و سونامی بر تراز آب و بار آب می‌بایست به صورت شفاف در گزارش‌های مرتبط منعکس گردد. این اثرها نیازی نیست که با سایر بارهای بحرانی ترکیب شوند.

زمانی که کنترل برکنش^۱ انجام می‌شود صرفاً نیروهای دائمی به عنوان نیروی مقاوم در نظر گرفته می‌شوند. وزن المان‌هایی که ممکن است برداشته شوند مانند تابلوها، تجهیزات، قطار، افراد، نازک‌کاری معماری، سقف کاذب و... نباید در این محاسبه در نظر گرفته شود. همچنین اثر آب زیرزمینی باید در ترکیب بارهای شامل فشار زمین جهت تعیین اثر آن بر لاینیگ مد نظر باشد.

در تعیین فشار جانبی آب توجه به تغییرات تراز آب زیرزمینی در اثر تغییرات فصلی، سیل، پدیده‌های جزر و مد ضروری است. همچنین در صورت آبکشی در مراحل ساخت، توجه به افت مرحله به مرحله تراز آب در مراحل حفاری ضروری است. به عبارتی بارگذاری انتخاب شده، باید پوش تلاش‌های ایجاد شده در اعضای سازه در کلیه مراحل نهایی حفاری را شامل شود. از طرفی وجود لایه‌ها با ضریب نفوذپذیری متفاوت می‌تواند توزیع فشار آب را تحت تأثیر قرار دهد. لذا پیشنهاد می‌شود به منظور تعیین بار جانبی و برکنش وارد بر سازه از نرم‌افزارهای عددی (المان محدود یا تفاضل محدود)، استفاده گردد.

۳-۳-۷- بار فشار هوا (AP)

بار فشار هوا به وسیله سیستم تهویه تونل (یا ایستگاه) و یا حرکت قطار تولید می‌شود. این بار در طراحی سازه ایستگاه و یا تونل تأثیرگذار نیست. اما ممکن است تجهیزات و اتصالات آن‌ها در معرض خرابی ناشی از خستگی تحت این بار باشند.

۳-۳-۸- اثرات زلزله (EQ)

این اثرات به صورت مجزا در فصل چهارم ارائه خواهد شد.

۳-۳-۹- اثرات دمای یکنواخت (Tu)

اثر تغییرات دما معمولاً تا عمق ۵/۰ متری زمین قابل توجه است. لذا در سازه‌های زیرزمینی این اثر قابل اغماض است. در حالتی که بخشی از ایستگاه یا همه آن به صورت روزمینی باشد اثرات متغیر دما می‌بایست در نظر گرفته شود.

^۱ Uplift

اساساً اثر تغییر یکنواخت دما در سازه‌ها چندان تأثیرگذار نیست و قابل اغماض است. اعضای مانند سقف کاذب و یا کف‌ها و تجهیزاتی که داکت‌های تهویه را عبور می‌دهند معمولاً تحت دمای یکنواخت قرار دارند. در این اعضا تغییر طول دمایی برابر است با:

$$\Delta l = \alpha L (T_{\max} - T_{\min}) \quad (۱۲-۳)$$

L : طول انبساطی (m)

α : ضریب انبساط گرمایی ($^{\circ}\text{C}^{-1}$)

$T_{\max}$: حداکثر دمای طراحی ($^{\circ}\text{C}$)

$T_{\min}$: حداقل دمای طراحی ($^{\circ}\text{C}$)

۳-۳-۱۰- اثرات گرادیان حرارتی (TG)

گرادیان حرارتی بین سطح داخلی سازه اصلی ایستگاه یا تونل و سطح خارجی آن (سطح مجاور خاک) تابعی از متوسط تغییرات سالانه دمای محیط بیرون ایستگاه و در سطح زمین است.

برای اعضای مجاور خاک ایستگاه با ضخامت کمتر از ۸۰ سانتیمتر گرادیان حرارتی بین سطح بیرونی و داخلی حدود ۲,۲ درجه سانتی‌گراد به ازای هر ۱۱ درجه تغییر متوسط دمای سالانه محیط هوای بیرون است (سطح زمین). تغییرات متوسط دمای سالانه می‌بایست از مراجع ذیصلاح استعلام گردد.

۳-۳-۱۱- اثرات جمع شدگی (SH)

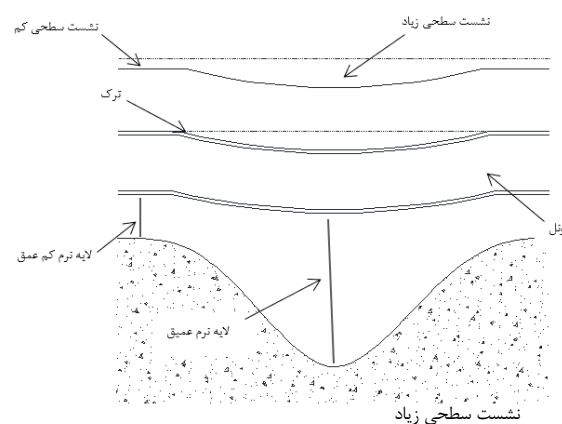
برای تعیین بار مربوط به این حالت در صورت لزوم، می‌بایست از آیین‌نامه بتن ایران (آبا) استفاده گردد.

۳-۳-۱۲- اثرات جمع شدگی (CR)

برای تعیین بار مربوط به این حالت در صورت لزوم، می‌بایست از آیین‌نامه بتن ایران (آبا) استفاده گردد.

۳-۳-۱۳- نشست (SE)

حفاری و یا خاکریزی اطراف تونل، ساخت سازه‌های خاص، نشست تحکیمی، تغییرات زیاد آب، تغییرات زمین در طول ایستگاه یا تونل، بارگذاری نامتقارن عرضی یا طولی ممکن است منجر به نشست غیرهمسان شود. این اثرات در واقع ممکن است باعث تغییرات اساسی در شرایط بارگذاری تونل و به تبع آن تغییر شکل در طول تونل شود. همچنین تغییرات ضخامت لایه خاک ضعیف در طول تونل (شکل ۳-۵) ممکن است باعث تغییر شکل در طول تونل شود. اثرات تغییر شکل طولی می‌تواند با در نظر گرفتن درزهای مناسب به حداقل برسد.



شکل ۳-۵- نشست طولی تونل به دلیل نشست زمین

۳-۳-۱۴- بار انفجار (BL)

در صورت لزوم میزان و نحوه اعمال این بار بر سازه، بر اساس ضوابط پدافند غیرعامل تعیین می‌گردد.

۳-۳-۱۵- اثرات آتش‌سوزی (FL)

با توجه به استاندارد NFPA-220 سازه‌ها از نظر مقاومت در برابر حریق به پنج گروه تقسیم می‌شوند که سازه‌ایستگاه‌ها و تونل‌ها طبق NFPA-130 در گروه یک و دو قرار می‌گیرند. ضوابط مربوط به محافظت در برابر آتش‌سوزی از آیین‌نامه بتن ایران (آبا) می‌بایست تعیین گردد.

۳-۳-۱۶- بار حین ساخت (CS)

بارهای حین ساخت وارد بر سازه‌ایستگاه و یا تونل وابسته به روش ساخت و تکنولوژی به کار رفته در ساخت است. بارهای حین ساخت معمولاً به سازه نگهبان وارد می‌شوند. در هر حال موارد زیر در طراحی سازه اصلی می‌بایست در نظر گرفته شود.

در ساخت مرحله به مرحله ایستگاه زمانی که با وجود سازه اصلی استرات‌ها حذف می‌شوند، می‌بایست بار فشار خاک و آب به سازه اصلی وارد شود.

در حالت ساخت بخشی از سازه اصلی در حین ساخت سازه نگهبان می‌بایست به بارهای ناشی از مراحل ساخت توجه ویژه گردد.

در روش ساخت دیوار دیافراگمی سازه اصلی و نگهبان یکسان هستند. لذا بارهای حین ساخت ناشی از ماشین‌آلات می‌بایست در طراحی سازه اصلی در نظر گرفته شود.

در روش ساخت بالا به پایین و یا پوش و کند، بارهای حین اجرا چون قالب هیدرولیک بتنی می‌بایست در طراحی اجزا در نظر گرفته شود.

بار اجزا و ماشین‌آلات سازه‌ی که بر بخش‌هایی از سازه متصل می‌شوند می‌بایست در طراحی در نظر گرفته شوند (بار نصب یا جابه‌جایی تجهیزات).

۳-۳-۱۷- سایر بارگذاری‌ها

روش اجرا و مراحل ساخت می‌تواند شرایطی سخت‌تر از بارگذاری عمومی تشریح شده در این فصل را ایجاد نماید. تنش در سازه نیمه ساخته شده و در مراحل مختلف باید کنترل شود. به عبارتی مراحل میانی ساخت سازه می‌تواند به مراتب بحرانی‌تر باشد و نسبت به مرحله پایانی ساخت کنترل کننده باشد. لذا اثرات بارهای ناشی از مراحل خاک‌برداری و دیگر بارهای موقت حین ساخت، باید در طراحی لحاظ شود.

تأکید می‌گردد روند و مراحل ساخت ممکن است بارگذاری بحرانی‌تری از آنچه تشریح شد را به سازه اعمال کند. تمامی انواع تونل‌ها باید در برابر بارهای ناشی از روند ساخت و ساز طراحی شوند. طراح مسئول تبیین روش ساخت و تشریح پیش‌فرض‌های ساخت و ساز در نقشه‌ها است. اگر گزینه‌های جایگزین یا گزینه پیشنهادی روش اجرا توسط پیمانکار ارائه شود باید مراحل تحلیل و محاسبات آن مطابق جزئیات متناظر انجام شود.

بارهایی که می‌تواند ناشی از توالی و روش اجرا باشد عبارت‌اند از:

- بازکردن قالب قبل از رسیدن بتن به مقاومت ۲۸ روزه
- بار ناشی از تجهیزات موقتی مانند تهویه، روشنایی، کابل برق، تسمه نقاله و غیره
- فشار پیش‌رانه TBM

- بار تحمیلی به سگمنت‌ها به علت جابه‌جایی، انبار کردن، حمل و نصب
- بار تحمیلی به علت حرکت ماشین‌آلات در داخل تونل
- بار تحمیلی توسط گروت یا پشته‌ریزی

۳-۳-۱۸- بارگذاری نامتقارن

پیشنهاد می‌شود در صورت تشخیص طراح، بارگذاری نامتقارن در طراحی ایستگاه‌ها و تونل‌ها به شرح زیر در نظر گرفته شود:

- حداکثر فشار جانبی خاک در حالت سکون در یک سمت و حالت محرک در سمت دیگر می‌تواند در محیط‌های شهری در نظر گرفته شود.
- حداکثر بارهای قائم شامل بارهای مرده، زنده و سربار و حداکثر فشار جانبی خاک (سکون) در یک سمت سازه و فشار جانبی خاک (محرک) در سوی دیگر می‌تواند در محیط‌های شهری در نظر گرفته شود.
- در شرایطی که احتمال خاک‌برداری کامل یا ناقص یک گود مهارنشده در یک سمت سازه وجود داشته باشد، اثر این خاک‌برداری به صورت اعمال فشار خاک صفر در سمت گودبرداری شده و اعمال فشار خاک سکون در سمت مقابل آن در نظر گرفته شود.

فصل ۴

ملاحظات لرزه‌ای

۴-۱- مقدمه

در این فصل ضوابط مربوط به تحلیل، ارزیابی و طراحی لرزه‌های سازه دیوار حائل (وزنی یا غیروزی)، ایستگاه و یا تونل و شفت‌های قائم ارائه می‌شود. ملاحظات طراحی سازه‌های جنبی، سازه‌های روزمینی مرتبط با ایستگاه (ورودی‌ها و...)، سازه‌های مسیر مانند هواکش‌های روزمینی و یا رکتیفایر روزمینی، سازه کنترل و... نیز در این فصل اشاره شده است. لازم به ذکر است الزامات مربوط به تحلیل و طراحی لرزه‌ای اعضا غیرسازه‌ای و الحاقی نظیر دستگاه‌های هوا ساز و سازه‌های اداری و خدماتی خارج از دامنه کاربرد این دستورالعمل است. این اعضا می‌بایست بر اساس ضوابط مندرج در آیین‌نامه‌های سازه‌ای معتبر طراحی گردند.

آنالیز لرزه‌ای کلیه سازه‌ها با عملکرد دائم الزامی است. با توجه به عملکرد موقت سازه نگهبان در سازه‌های زیرزمینی، سازه نگهبان نباید برای عملکرد لرزه‌ای طراحی شود. در صورتی که عمر مفید سازه نگهبان بیشتر از آنچه در نشریه ذکر شده در نظر گرفته شود، اعمال بار زلزله برای آن سازه الزامی است.

پارامترهایی که بر عملکرد لرزه‌ای تونل‌ها و سازه‌های زیرزمینی مؤثر هستند عبارت‌اند از:

- **خطر لرزه‌ای:** به تأثیرات زمین لرزه‌ای و گسیختگی‌های سطح زمین اشاره دارد. با توجه به عملکرد تونل در حین زلزله، اثرات خسارت‌های ناشی از گسیختگی زمین از اثرات حرکات سطح زمین بیشتر است.
- **شرایط زمین‌شناسی ساختگاه:** خطر لرزه‌ای شرایط نامطلوب ساختگاه شامل خاک‌های سست، نواحی برشی، مرزهای بین خاک و سنگ بستر و محیط‌های محصور با سختی‌های متفاوت است. این گونه شرایط می‌تواند باعث بروز تمرکز تنش در سازه اصلی تونل و یا تغییر مکان‌های تفاضلی در تونل در حین وقوع زلزله گردد.
- **شرایط طراحی، ساخت و اجرای تونل و یا سازه زیرزمینی:** نحوه طراحی، ساخت، اجرا و شرایط تونل (نظیر سازه اصلی تونل، سیستم مهار، اتصال تونل‌ها با سازه‌های دیگر، میزان ترک‌خوردگی، خوردگی و زوال بتن یا میلگرد تونل‌های موجود) می‌تواند بر رفتار لرزه‌ای تونل تأثیر داشته باشد.

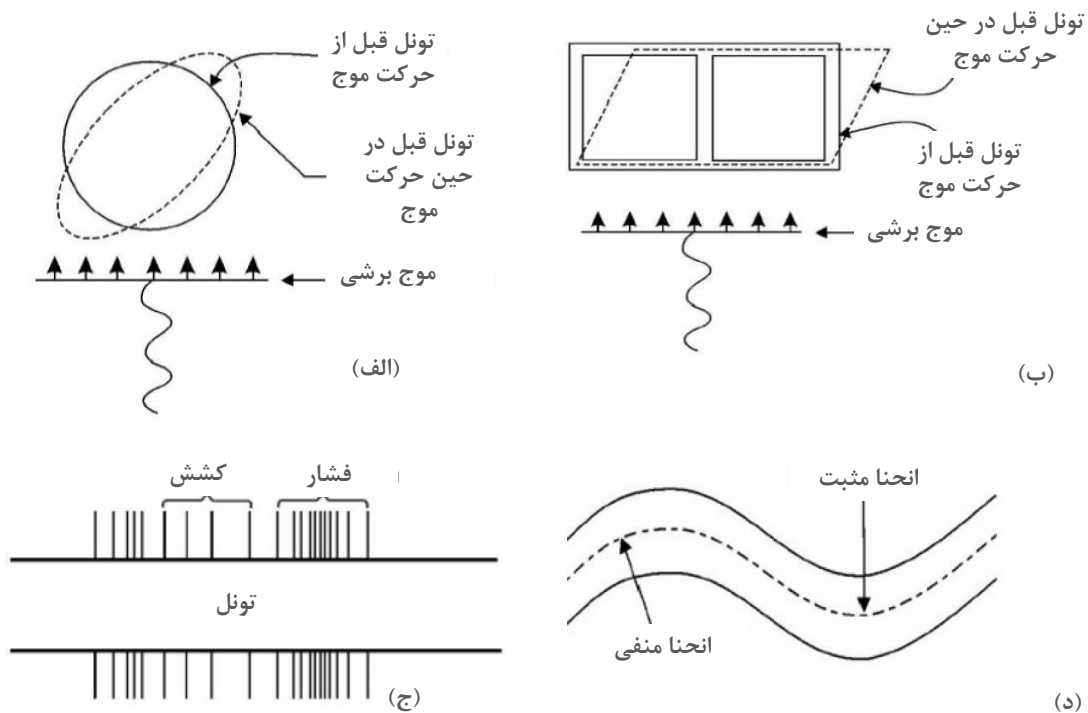
۴-۲- ملاحظات لرزه‌ای سازه زیرزمینی (ایستگاه و تونل)

اثرات زلزله بر روی سازه‌های مهندسی را می‌توان به دو دسته اثرات گذرا یا همان تکان‌های زمین و اثرات ماندگار زمین نظیر روانگرایی، تغییر مکان گسل و ناپایداری شیب‌ها تقسیم کرد.

در حین ارتعاش زمین سازه‌های زیرزمینی تحت سه مود تغییر شکلی اصلی بیضوی، محوری و انحنایی قرار می‌گیرند

(شکل ۴-۱).

تغییر شکل‌های بیضوی یا اعوجاجی معمولاً به دلیل انتشار امواج لرزه‌ای متعامد بر راستای طولی تونل به وجود آمده و موجب تغییر شکل‌ها در صفحه مقطع عرضی تونل می‌گردد. برای این مود تغییر شکلی، انتشار امواج برشی قائم عموماً به‌عنوان بحرانی‌ترین نوع موج برشی در نظر گرفته می‌شود.



شکل ۴-۱- مودهای تغییر شکلی تونل تحت انتشار امواج، (الف) بیضوی در تونل با مقطع دایره‌ای، (ب) اعوجاجی در تونل با مقطع مستطیلی، (ج) محوری، (د) انحنایی

در حین وقوع زلزله سازه‌های مستطیلی شکل مدفون در خاک یا سنگ بستر، تغییر مکان‌های اعوجاج صفحه‌ای ناشی از تغییر شکل‌های برشی زمین را به نوعی مشابه فرم بیضوی مقاطع دایره‌ای تجربه خواهند کرد. اثر تغییر شکل اعوجاجی بر روی سازه مستطیلی مشابه شرایط بارگذاری غیرمتعادل است. برای سازه‌های جعبه‌ای شکل صلب، بحرانی‌ترین مود احتمالی خسارت ناشی از اثر اعوجاج، افزایش تنش در بالا و پایین اتصالات است.

تغییر مکان‌های انحنایی و محوری با توجه به مؤلفه‌های انتشار امواج لرزه‌ای در راستای محور طولی تونل به سازه اعمال می‌گردند. در نتیجه سازه تونل تحت کرنش‌های خمشی و محوری اعمالی از تغییر شکل‌های محوری و انحنایی ناشی از خاک محصور کننده قرار می‌گیرد.

با توجه به اهمیت سازه، سطح خطر لرزه‌ای و میزان پیچیدگی سیستم اندرکنشی خاک-سازه، پاسخ طولی سازه‌های تونل می‌بایست بر اساس روش ساده شده یا مدل‌سازی‌های عددی (به طور مثال تحلیل تاریخچه زمانی) تعیین گردند. روش مدل‌سازی عددی می‌تواند در تعیین پاسخ طولی بکار گرفته شده و می‌بایست در مواردی مورد استفاده قرار گیرند

که تونل‌ها در معرض تغییرات ناگهانی در سختی بوده و یا شرایط مصالح محصور کننده سازه به شدت متغیر بوده به گونه‌ای که موجب تغییرات امواج زمین گردد. این شرایط شامل موارد زیر است:

- زمانی که مقطع تونل به انتهای ایستگاه و یا سازه‌های صلب نظیر سازه تهویه متصل شده باشد. که البته پیشنهاد می‌شود همواره در این مقاطع از درز استفاده شود.
- در محل تلاقی دو تونل و یا در محل تماس مسیرهای عرضی بین تونل‌ها
- زمانی که تونل از داخل دو محیط محصور کننده متفاوت عبور کند. برای مثال زمانی که تونل از داخل محل تماس خاک و سنگ بستر عبور می‌کند
- زمانی که به صورت موضعی در برابر هرگونه تغییر مکان مقید شده باشد

۴-۲-۱- تحلیل خطر لرزه‌ای

تحلیل خطر لرزه‌ای به صورت احتمالاتی و تعینی و به منظور برآورد کلیه پارامترهای مندرج در این فصل ضروری است. تحلیل خطر لرزه‌ای می‌بایست برای کلیه ایستگاه‌ها و کل طول خط انجام گردد.

۴-۲-۲- معیارهای عملکرد و سطوح طراحی لرزه‌ای

به منظور تحلیل و طراحی لرزه‌ای تونل‌ها می‌بایست یک معیار عملکرد هدف دو سطحی بکار گرفته شود. سازه می‌بایست سطح بالایی از ایمنی جانی را در حین و بعد از زلزله طرح حداکثر^۱ فراهم نماید. همچنین سازه باید در حین و بعد از زلزله سطح بهره‌برداری^۲ به خدمت‌پذیری ادامه دهد. برای تعیین دوره بازگشت زلزله، حداقل عمر سازه باید ۱۰۰ سال در نظر گرفته شود. مگر در مواردیکه کارفرما انتظارات بیشتری در خصوص عمر مفید سازه داشته باشد.

۴-۲-۲-۱- زلزله طرح حداکثر (SEE^۳, MDE)

زلزله طرح حداکثر در تحلیل خطر لرزه‌ای تعینی (DSHA^۴) به عنوان سطح حداکثر حرکت قابل انتظار در ساختگاه تعریف می‌شود. در یک تحلیل خطر احتمالاتی (PSHA^۵)، زلزله طرح حداکثر به عنوان زلزله‌ای تعریف شده که احتمال وقوع آن در طول عمر سازه کم باشد. احتمال فراگذشت این زلزله در عمر مفید سازه بین ۳ تا ۵ درصد است. ظرفیت مورد نیاز اعضا سازه‌ای تحت چنین زلزله‌هایی می‌بایست با احتساب بدترین حالت‌های ترکیب بارهای زنده، مرده و زلزله تعیین گردد.

^۱ Maximum Design Earthquake(MDE)

^۲ Operational Design Earthquake(ODE)

^۳ Safety Evaluation Earthquake

^۴ - Deterministic seismic hazard analysis

^۵ - Probabilistic seismic hazard analysis

بعد از وقوع زلزله‌ی طرح حداکثر وقفه محدود در سرویس رسانی مجاز است. عملکرد رفتار غیرالاستیک سازه‌ها در چنین زلزله‌هایی قابل قبول است هرچند که هیچ‌گونه گسیختگی و یا فروریزش که منجر به خطرات جانی گردد، مجاز نیست. هرگونه خسارت سازه‌ای می‌بایست قابل کنترل بوده و تنها محدود به اجزا سازه‌ای باشد که قابل ترمیم نیز باشند.

• زلزله سطح بهره‌برداری (FEE^۱, ODE)

زلزله سطح بهره‌برداری به‌عنوان زلزله‌ای با احتمال وقوع بالا (حداقل یکبار) در طول عمر سازه تعریف می‌شود. احتمال فراگذشت این زلزله در عمر مفید سازه بین ۴۰ تا ۵۰ درصد است. در حین و بعد از وقوع چنین زلزله‌هایی، می‌بایست کمترین میزان وقفه در سرویس‌رسانی و عملکرد باشد و پاسخ سازه می‌بایست در محدوده الاستیک باشد. همچنین هیچ‌گونه، گسیختگی و فروریزشی تحت چنین زلزله‌هایی مجاز نبوده و تنها خسارت‌های حداقل و بسیار جزئی مورد پذیرش است. پس از وقوع زلزله و انجام بازرسی، سازه لازم است که بلافاصله مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

۴-۲-۳- پارامترهای حرکت زمین

پارامترهای طراحی حرکت زمین ساختگاه نظیر حداکثر شتاب، سرعت و تغییر مکان باید با توجه انجام تحلیل خطر حرکت زمین و بر اساس یکی از دو روش زیر برآورد گردند:

(۱) استفاده از داده‌های تحلیل خطر موجود

(۲) بر اساس نتایج حاصل از تحلیل خطر لرزه‌ای ویژه ساختگاه

حداکثر دامنه شتاب، PGA، صرفاً بر اساس گزارش تحلیل خطر قابل قبول است. اساساً تأکید نشریه حاضر بر این است که پارامترهای حرکت زمین از مطالعات تحلیل خطر تعیین شوند. در صورت نبود اطلاعات تحلیل خطر در مورد پارامترهای حرکت زمین (به غیر از PGA)، این مقادیر را می‌توان با استناد بر روش‌های معتبر ارائه شده توسط محققین داخلی، نشریات سازمان‌های مسئول و یا با استفاده از روش ارائه شده در بند ۴-۲-۳-۱ محاسبه نمود.

۴-۳-۲-۱- حداکثر دامنه‌های تغییر مکان، سرعت

در صورت فقدان نتایج PGV و PGD مربوط به ساختگاه، از جداول ۴-۱ و ۴-۲ می‌توان برای تعیین این پارامترها با توجه به مقدار PGA حاصل از مطالعات تحلیل خطر استفاده کرد.

^۱ Functionality Design Earthquake

جدول ۴-۱- نسبت‌های بیشینه سرعت زمین به بیشینه شتاب سطح زمین در خاک و سنگ بستر

نسبت سرعت بیشینه زمین (cm/s) به بیشینه شتاب زمین (g)			بزرگای زلزله (M_w)
فاصله مرکز زلزله تا ساختگاه (km)			
۱۰۰-۵۰	۵۰-۲۰	۲۰-۰	
			سنگ بستر ^۱
۸۶	۷۶	۶۶	۶/۵
۹۷	۱۰۹	۹۷	۷/۵
۱۵۲	۱۴۰	۱۲۷	۸/۵
			خاک متراکم ^۲
۱۰۹	۱۰۲	۹۴	۶/۵
۱۵۵	۱۲۷	۱۴۰	۷/۵
۱۹۳	۱۸۸	۱۸۰	۸/۵
			خاک نرم (سست) ^۳
۱۴۲	۱۳۲	۱۴۰	۶/۵
۲۰۱	۱۶۵	۲۰۸	۷/۵
۲۵۱	۲۴۴	۲۶۹	۸/۵

نوع آبرفت بیانگر محدوده‌های سرعت موج برشی زیر می‌باشند: ۱. سنگ بستر بیش از ۷۵۰ متر بر ثانیه، ۲. خاک متراکم و سخت بین ۳۷۵ تا ۷۵۰ متر بر ثانیه و ۳. خاک سست کوچک‌تر از ۱۷۵ متر بر ثانیه. رابطه بین بیشینه سرعت و شتاب در خاک‌های سست عدم قطعیت بیشتری دارد.

جدول ۴-۲- نسبت‌های بیشینه تغییر مکان زمین به بیشینه شتاب سطح زمین در خاک و سنگ بستر

نسبت تغییر مکان بیشینه زمین (cm) به بیشینه شتاب زمین (g)			بزرگای زلزله (M_w)
فاصله مرکز زلزله تا ساختگاه (km)			
۱۰۰-۵۰	۵۰-۲۰	۲۰-۰	
			سنگ بستر
۳۰	۲۳	۱۸	۶/۵
۶۹	۵۶	۴۳	۷/۵
۱۱۹	۹۹	۸۱	۸/۵
			خاک متراکم
۴۸	۴۱	۳۵	۶/۵
۱۱۲	۹۹	۸۹	۷/۵
۱۹۱	۱۷۸	۱۶۵	۸/۵
			خاک نرم (سست)
۷۶	۷۴	۷۱	۶/۵
۱۷۸	۱۷۸	۱۷۸	۷/۵
۳۰۵	۳۲۰	۳۳۰	۸/۵

برای برآوردهای ابتدایی و اولیه، می‌توان مقدار PGV (بر حسب m/s) را بر اساس میزان شتاب طیفی متناظر با دوره تناوب ۱ (S_1) ثانیه از رابطه زیر نیز بدست آورد.

$$PGV = 1.4F_v S_1 \quad (۱-۴)$$

در رابطه فوق F_v ضریب ساختگاه است. که در جدول ۴-۳ ارائه شده است. کلاس ساختگاه با توجه به مشخصات خاک، طبق جدول ۴-۴ تعیین می‌شود.

جدول ۴-۳- مقادیر F_v بر اساس خاک ساختگاه

کلاس خاک ساختگاه	$S_1 \leq 0.1$	$S_1 = 0.2$	$S_1 = 0.3$	$S_1 = 0.4$	$S_1 \geq 0.5$
A	۰/۸	۰/۸	۰/۸	۰/۸	۰/۸
B	۱/۰	۱/۰	۱/۰	۱/۰	۱/۰
C	۱/۷	۱/۶	۱/۵	۱/۴	۱/۳
D	۲/۴	۲/۰	۱/۸	۱/۶	۱/۵
E	۳/۵	۳/۲	۲/۸	۲/۴	۲/۴
F	نیاز به تحلیل ویژه ساختگاه است				

جدول ۴-۴- کلاس‌بندی خاک ساختگاه

کلاس خاک ساختگاه	نوع خاک	متوسط سرعت موج برشی V_s (m / s)	متوسط تعداد SPT (N_{60})	متوسط مقاومت برشی زهکشی نشده S_u (kPa)
A	سنگ بستر سخت	>1500	-	-
B	سنگ	بین ۷۵۰ تا ۱۵۰۰	-	-
C	خاک با تراکم بالا یا سنگ سست	بین ۳۷۵ تا ۷۵۰	>50	>100
D	خاک متراکم تا متوسط	بین ۱۷۵ تا ۳۷۵	بین ۱۵ تا ۵۰	بین ۵۰ تا ۱۰۰
E	خاک متوسط تا نرم	<175	<15	<50
F	خاک حساس	(*)		

(*) خاک‌های با شرایط زیر، خاک حساس می‌باشند:

- خاک‌های آسیب‌پذیر دارای پتانسیل گسیختگی در برابر تحریک‌های لرزه‌ای نظیر خاک‌های روانگرا، رس‌ها با حساسیت بالا و خاک‌های سست سیمانی
- رس به شدت ارگانیک با ضخامت حداقل ۳ متر
- رس با پلاستیسیته بالا (حداقل ضخامت ۷/۵ متر و $PI>75$)

میزان حرکت‌های زمین معمولاً در عمق کاهش می‌یابد. با عبور و انتشار موج برشی دوره تناوب ارتعاش و دامنه حرکت زمین در داخل خاک‌های سست کاهش یافته که نیازمند اعمال تحلیل انتشار موج است. در صورت در اختیار نداشتن داده‌ها و یا نبود روش‌های دقیق عددی، از جدول ۴-۵ می‌توان برای تعیین رابطه بین تغییرات حرکت زمین در عمق و سطح زمین استفاده کرد. عمق تونل در این جدول متناظر با عمق میانه تونل است.

جدول ۴-۵- نسبت‌های حرکت زمین در عمق به مقدار متناظر در سطح زمین

نسبت شتاب زمین در عمق تونل به شتاب سطح زمین	عمق تونل (m)
۱/۰	≤ 6
۰/۹	۶-۱۵
۰/۸	۱۵-۳۰
۰/۷	≥ 30

مطالعات آزمایشگاهی پیشین نشان دادند که مقادیر مدول برشی وابسته به سطوح کرنش‌های برشی می‌باشند. در سطوح پایین کرنش برشی (10^{-4} درصد)، مقادیر مدول برشی را می‌توان از طریق اندازه‌گیری میدانی سرعت‌های موج برشی برآورد کرد. با افزایش کرنش برشی، اثر استهلاک مدول برشی تأثیرگذارتر خواهد بود. همچنین با افزایش شدت حرکت زمین، کرنش برشی افزایش یافته و منجر به مدول برشی معادل کاهش یافته خواهد شد.

مدول برشی حداکثر توده خاک (G_m یا G_{max}) می‌بایست از مطالعات ژئوتکنیکی تعیین گردد. در صورت عدم تعیین آن در گزارش ژئوتکنیک، می‌توان با تقریب خوبی از رابطه زیر استفاده کرد (بر حسب Pa).

$$G_m = \rho \times V_s^2 \quad (2-4)$$

ρ : دانسیته خاک (kg/m^3)

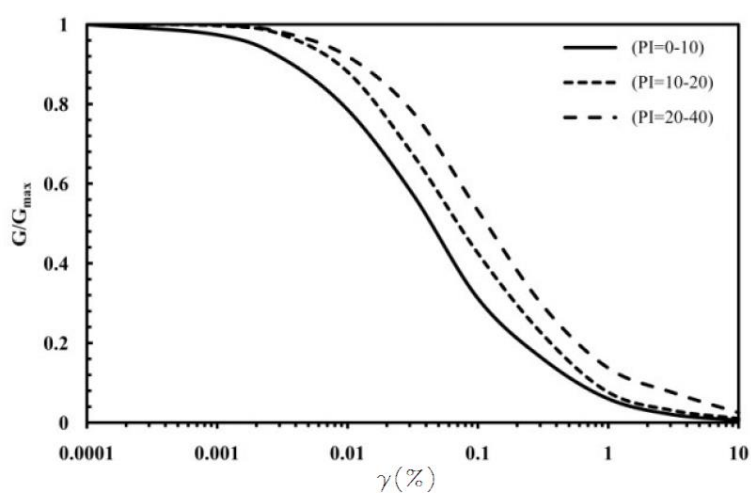
V_s : سرعت انتشار موج برشی (m/s)

مقدار سرعت انتشار موج برشی خاک بر اساس گزارش ژئوتکنیک در محل هر ایستگاه یا تونل و در محدوده قرارگیری سازه و متوسط‌گیری بین اعداد تعیین می‌شود.

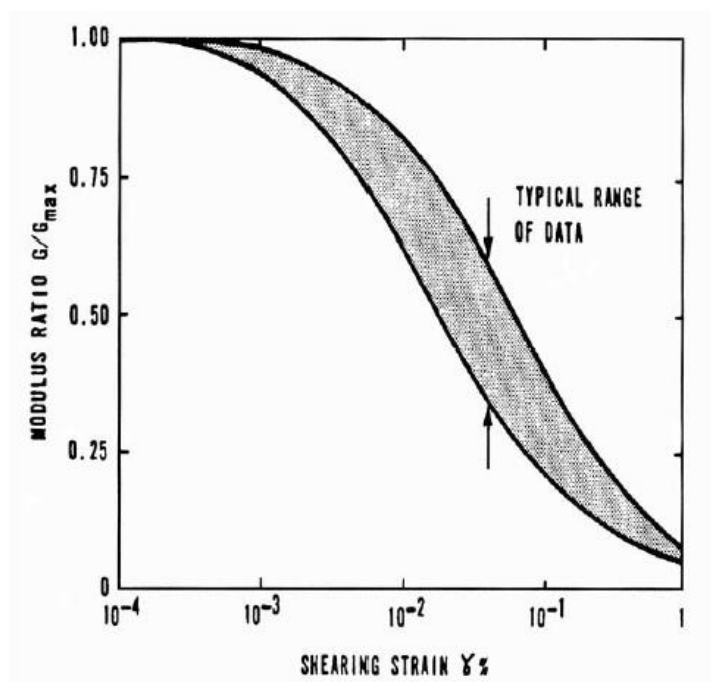
مدول برشی دینامیکی مؤثر خاک، G ، که با افزایش کرنش در حین زلزله کاهش می‌یابد را می‌توان برحسب مدول برشی اولیه، G_m و شتاب حداکثر سطح زمین، مطابق جدول ۴-۶ تخمین زده شود. همچنین مدول برشی کاهش یافته را می‌توان با استفاده از یک محاسبات برگشتی (اصلاح مدول برشی منجر به تغییر کرنش محاسباتی می‌گردد) با استفاده از نمودار شکل‌های ۲-۴ و ۳-۴ نیز اصلاح نمود. در این شکل مقدار مدول برشی کاهش یافته با توجه به مقدار کرنش برشی خاک و میزان شاخص خمیری آن ارائه شده است. باید توجه داشت این نمودارها، ساده‌سازی شده هستند و مقدار K به تاریخچه تنش، متوسط تنش مؤثر، زمان مؤثر زلزله و محتوای فرکانسی زلزله بستگی دارد. در صورت نیاز طراح مجاز است از نمودارها و یا جداول دیگر ارائه شده در مراجع معتبر استفاده کند.

جدول ۴-۶- تغییرات نسبت G به G_m بر اساس شتاب حداکثر در سطح زمین و نوع زمین (ضریب مؤثر $\kappa = \frac{G}{G_m}$)

طبقه بندی نوع زمین بر اساس استاندارد ۲۸۰۰	شتاب حداکثر مؤثر سطح زمین (g)		
	$\leq ۰/۱$	$۰/۴$	$\geq ۰/۸$
I	$۱/۰۰$	$۰/۹۵$	$۰/۹۰$
II	$۰/۹۵$	$۰/۷۵$	$۰/۶۰$
III	$۰/۹۰$	$۰/۵$	$۰/۱۰$
IV	$۰/۶۰$	$۰/۰۵$	*



شکل ۴-۲- تأثیر کرنش بر مدول برشی مؤثر (خاک‌های چسبنده)



شکل ۴-۳- تأثیر کرنش بر مدول برشی مؤثر (خاک‌های دانه‌ای)

۴-۲-۳-۲- تابع تاریخچه زمانی حرکت و طیف پاسخ هدف

معمول‌ترین روش برای بیان پارامترهای طراحی حرکت زمین طیف پاسخ است. طیف پاسخ بیانگر پاسخ میرا یک سیستم یک درجه آزادی به حرکت زمین است. از طیف طرح پاسخ نباید برای طراحی تونل‌ها به طور مستقیم استفاده شود. استفاده از طیف طرح به منظور استخراج پارامترهای دیگر حرکت زمین، طراحی اجزا دائم غیرسازه‌ای یا ملحقات اجزا معماری، تأسیسات مکانیکی و برقی و یا سازه‌های رو زمینی مجاز است.

پس از انتخاب طیف پاسخ هدف، می‌توان یک یا چند تابع تاریخچه زمانی حرکت زمین را با انطباق با طیف‌های پاسخ طرح توسعه داد. توابع می‌توانند به صورت مصنوعی تولید شده و یا بر اساس زلزله‌های ثبت شده گذشته با ویژگی‌های مشابه باشند.

توابع تاریخچه زمانی بکار گرفته شده می‌بایست به طور تقریبی بر اساس سطح طیف پاسخ طرح و در محدوده دوره تناوب مورد نظر مقیاس شوند. هر تابع تاریخچه زمانی باید بر اساس تحلیل در حوزه زمان و با توجه به طیف پاسخ مورد نظر اصلاح شود. برای این منظور، می‌بایست حداقل سه تابع تاریخچه زمانی سازگار با طیف پاسخ برای هر مؤلفه حرکتی زمین (افقی، طولی و قائم) انتخاب شده تا معرف زلزله طرح باشند. بیشینه پاسخ حاصل از توابع تاریخچه زمانی حرکات زمین در هر راستای اصلی به‌عنوان مقادیر طراحی باید در نظر گرفته شوند. اگر چنانچه حداقل هفت تابع تاریخچه زمانی برای هر مؤلفه حرکت زمین در نظر گرفته شود، مقادیر مورد استفاده در طراحی می‌توانند متوسط پاسخ محاسبه شده برای هر راستای اصلی باشند. موارد مندرج در بند ۲-۵-۳ استاندارد ۲۸۰۰ نیز می‌بایست در انتخاب شتابنگاشت‌ها به کار گرفته شود. با این تفاوت که استفاده از طیف طرح استاندارد ۲۸۰۰ مجاز نمی‌باشد.

برای ساختگاه‌های حوزه نزدیک^۱ ($D < 10\text{km}$)، مؤلفه‌های انتخابی ثبت شده از حرکت زمین باید معرف شرایط حوزه نزدیک بوده و همچنین قبل از تولید آن‌ها با توجه به طیف پاسخ طرح، باید به مؤلفه‌های راستای اصلی تبدیل گردند. راستای اصلی باید به نوعی انتخاب گردد که معرف حرکت زمین در راستای عمود بر گسل بوده و راستای فرعی نیز به موازات گسل در نظر گرفته شود.

۴-۲-۴- ترکیبات بارگذاری لرزه‌ای

سازه‌های زیرزمینی ساخته شده در مناطقی که فعالیت لرزه‌ای دارند، باید در برابر بارگذاری لرزه‌ای و استاتیکی مقاومت لازم و کافی را از خود نشان دهند. پاسخ لرزه‌ای سازه‌های زیرزمینی برای دو سطح زلزله طرح حداکثر و سطح بهره‌برداری کنترل می‌گردد.

^۱ - Near-field sites

در طراحی سازه‌های که به روش ترانشه باز اجرا می‌گردند، علاوه بر تغییر شکل‌های اعوجاجی، باید بارهای ناشی از شتاب‌های قائم و کرنش‌های طولی حاصل از نیروهای کششی^۱ خاک در نظر گرفته شود. بارهای قائم ناشی از حرکات لرزه‌ای (بر روی سازه‌ای مستطیلی) باید توسط یک بار معادل قائم شبه استاتیکی اعمال گردد. در واقع این بار قائم معادل حاصل ضرب ضریب مؤلفه قائم زلزله در مجموع بار مرده و بار سربار طرح مورد استفاده در تحلیل استاتیکی است. این بار شبه استاتیکی قائم باید در راستای قائم و در دو جهت به سازه اعمال گردد.

اثرات مربوط به تغییر شکل طولی تونل‌ها در طراحی سازه‌هایی که با روش‌های زیرزمینی اجرا می‌گردند، می‌بایست در نظر گرفته شود.

در مواردی که بارهای لرزه‌ای (نظیر تغییر مکان‌ها) بر اساس توابع تاریخچه زمانی حرکت زمین تعیین شده و به‌عنوان ورودی برای ارزیابی نیروی ناشی از حرکت زمین در نظر گرفته می‌شوند، حرکات زمین در هر لحظه می‌بایست به طور هم‌زمان در دو راستای افقی و قائم وارد گردند.

الف- بارگذاری لرزه‌ای زلزله طرح حداکثر (MDE)

با توجه به اهداف عملکرد زلزله طرح حداکثر، ترکیب بارگذاری لرزه‌ای برای تمامی سازه‌های زیرزمینی به‌صورت زیر است:

$$D+L+EH+EV+WA+EQ \quad (۳-۴)$$

D: اثرات بارهای مرده اعضای سازه‌ای و الحاقی (DC, DW)

L: بارهای زنده شامل سربار، متحرک و بار عابر پیاده (LL, LS, PL)،

EH+EV: اثرات ناشی از بارهای قائم و افقی زمین

WA: فشار آب هیدرواستاتیکی

EQ: اثرات ناشی از زلزله

ب- معیارهای بارگذاری برای زلزله بهره‌برداری (ODE)

عموماً اگر قرار باشد تا اعضا در حین چنین زلزله‌های خسارت ندیده یا میزان خسارت ناچیز باشد، تغییر شکل‌های غیرالاستیک در اعضا می‌بایست قابل اغماض باشد. برای این منظور، ترکیب بارگذاری زیر ارائه شده است:

$$1.05D + 1.3L + \beta_1 (EH + EV) + 1.05WA + 1.3EQ \quad (۴-۴)$$

در رابطه فوق، در صورتی که فشار خاک به‌صورت حداکثری و با عدم قطعیت ناچیز برآورده شده باشند، مقدار $\beta_1 = 1/0.5$ در نظر گرفته شده و در غیر این صورت $\beta_1 = 1/3$ است.

انتخاب نهایی ضرایب بستگی به الزامات عملکردی مختص پروژه دارد. پیشنهاد می‌شود در رابطه ۴-۴ از ضریب $1/3$ برای بار مرده استفاده شود. همچنین توجه به موارد زیر ضروری است:

^۱ - Drag

- سازه در ابتدا می‌بایست تحت بارهای استاتیکی اعمالی ظرفیت کافی داشته باشد.
- عدم قطعیت‌ها و بحرانی‌ترین حالات مرتبط با بارهای EH و EV می‌بایست مدنظر قرار داشته باشد. باید توجه داشت با توجه به بدترین و بحرانی‌ترین حالت ترکیب بارگذاری، بارهای حداکثر می‌توانند بار بیشینه یا کمینه باشند. برای مثال در رابطه ۴-۴ و برای یک تونل با مقطع دایره‌ای شکل، به احتمال فراوان بدترین و بحرانی‌ترین وضعیت بارگذاری زمانی رخ می‌دهد که حداکثر بار حفاری (EH+EV) با حداقل فشار آب هیدرواستاتیکی (WA) ترکیب شود، مگر آنکه بار حفاری متقارن نباشد. برای روش اجرای ترانشه باز، بحرانی‌ترین حالت در مواردی می‌تواند رخ دهد که حداکثر فشاری جانبی زمین (EH) با حداقل بار قائم خاک (EV) ترکیب شود.
- در بعضی از موارد، عدم حضور بار زنده و فشار آب هیدرواستاتیک ممکن است باعث بروز وضعیت بحرانی‌تری شود. بنابراین برای کنترل ظرفیت اعضای سازه‌ای باید حذف این بارگذاری‌ها از ترکیب بار مدنظر قرار گیرد.
- برای سازه‌های با روش اجرای ترانشه باز علاوه بر آثار اعوجاج ناشی از زلزله، تبعات شتاب قائم نیز منظور گردد. اثرات حرکت افقی و قائم لرزه‌ای زمین را می‌توان به صورت مجموع ۱۰۰ درصد زلزله افقی و ۳۵ درصد زلزله قائم ترکیب کرد. به شرط اینکه شتاب قائم نیز برای هر دو سطح زلزله از گزارش تحلیل خطر بدست آمده باشد.

۱-۴-۲-۴- کنترل طراحی سازه

لازم است ظرفیت مقاطع سازه‌ای مطابق با ضوابط فصل هفتم و بر اساس ترکیبات بارگذاری این فصل کنترل گردد. ضرایب کاهش مقاومت (ϕ) برای مقاصد لرزه‌ای در سطح زلزله ODE برابر با ۱/۰ در نظر گرفته می‌شود. ضرایب کاهش مقاومت برای مقاصد لرزه‌ای در سطح زلزله MDE ضرایب کاهش مقاومت بر اساس ضوابطی که در فصل ملاحظات طراحی سازه اصلی ارائه شده است، در نظر گرفته شود.

در صورت نبود اطلاعات دقیق‌تر، می‌توان محدوده کرنش‌های تعیین شده در جدول ۴-۷ را برای سازه‌ای تونل‌های اجرا شده به روش ترانشه باز و زیرزمینی بکار گرفت. در به‌کارگیری و انتخاب محدوده‌های کرنش پارامترهای نظیر میزان محصورشدگی بتن، سهولت دسترسی و قابلیت ترمیم در نقاط حساس سازه (نواحی نزدیک به اتصالات طولی و شعاعی در سازه‌های تونل‌های اجرا شده به روش زیرزمینی) باید مد نظر قرار گیرند.

جدول ۴-۷- محدوده کرنش‌های تعیین شده برای بتن و میلگرد

سطح زلزله	روش اجرای زیرزمینی		روش اجرای ترانشه باز	
	بتن	فولاد	بتن	فولاد
ODE	۰/۰۰۲	۰/۰۰۲	۰/۰۰۳	۰/۰۰۲
MDE	۰/۰۰۳۳	۰/۰۲	۰/۰۰۶	۰/۰۲

ملحقات ویژه داخل سازه تونل مانند گسکت‌ها نیز باید برای تنش‌ها و تغییر شکل‌های حاصل از تحریک زلزله متناظر با سطح عملکرد مورد انتظار طراحی شوند.

۲-۴-۲-۴ فشار هیدرودینامیک آب

حضور آب در خاک پشت سازه ممکن است بر بارهای لرزه‌ای تأثیر گذارد. نیروی آب هنگام زلزله در خاک‌های اشباع به حرکت نسبی بین ذرات خاک و فشار منفذی آب که آن‌ها را احاطه می‌کند، بستگی خواهد داشت. اگر نفوذپذیری خاک به اندازه‌ای کوچک باشد (معمولاً کوچک‌تر و یا مساوی 0.01 سانتیمتر بر ثانیه) که آب منفذی در هنگام زلزله با خاک حرکت نماید یعنی حرکت نسبی بین آب و خاک وجود نداشته باشد و یا شرایط محدود شده آب منفذی برقرار باشد، نیروهای اینرسی متناسب با وزن مخصوص کلی خاک خواهد بود. به نظر می‌رسد در تونل‌ها و ایستگاه‌های دارای سقف، نیازی به در نظر گرفتن چنین اثری نباشد.

در طراحی دیوارهای حائل با آب پشت دیوار، رعایت مفاد بند ۱۴-۴-۲ بازنگری اول راهنمای طراحی دیوارهای حائل (ضابطه شماره ۳۰۸) ضروری است.

۳-۴-۲-۴ ضریب رفتار

در صورت استفاده از روش‌های معادل سازی شده بار لرزه‌ای (مانند روش پیشنهادی بخش ۴-۳-۴)، مقادیر تلاش‌های ایجاد شده در سازه تحت اثر زلزله در سطح MDE با اعمال ضریب رفتار $2/5$ و در سطح ODE با ضریب رفتار ۱ در طراحی مورد استفاده قرار خواهند گرفت. در صورت استفاده از ضریب رفتار بزرگ‌تر لازم است مبنای آن در گزارش محاسبات درج گردد. لازم به ذکر است ضریب رفتار مورد استفاده در طراحی برشی در هر دو سطح برابر یک است. استفاده از ضریب رفتار در تقلیل تلاش‌های ایجاد شده در ستون‌های میانی ایستگاه‌ها (به طور مثال در ایستگاه‌های جزیره‌ای) و اعضای که نیروی محوری در آن‌ها از $0.5f_c A_g$ بیشتر است، مجاز نیست.

۳-۴ پاسخ لرزه‌ای سازه‌های زیرزمینی

برای تعیین اثرات ناشی از زلزله شناخت تغییر شکل‌های ناشی از امواج زلزله در زمین و همچنین اندرکنش سازه زیر زمینی و زمین مورد نیاز است. در این بخش روش‌های محاسبه تغییر شکل و نیروهای متناظر با سه فرم تغییر شکلی (محوری، خمشی طولی و اعوجاجی) ارائه شده است. در جدول ۴-۸ خلاصه‌ای از روش‌های مختلف طراحی آورده شده است.

جدول ۴-۸- روش‌های طراحی لرزه‌ای برای تغییر مکان‌های اعوجاجی

رویکردها	مزایا	معایب	کاربرد
روش فشار دینامیکی خاک	۱. ارائه نتایج قابل قبول در گذشته ۲. حداقل پارامتر مورد نیاز و خطای محاسباتی ۳. ایمنی بیشتر در بارگذاری لرزه‌ای	۱. نبود مبانی محکم نظری ۲. در تونل‌های با عمق زیاد، منجر به تغییر مکان‌های بزرگ اعوجاجی می‌شود ۳. محدود به ویژگی‌ها و نوع مشخصی از خاک است	برای تونل‌ها با حداقل روباره
روش تغییر شکل میدان آزاد	۱. برای سازه‌های تونلی سخت‌تر از زمین محافظه کارانه است ۲. سهولت در رابطه‌بندی ۳. ارائه نتایج قابل قبول در گذشته	۱. برای تونل‌های انعطاف‌پذیرتر از زمین محافظه کارانه نیست ۲. برای تونل‌های بسیار صلب‌تر از زمین بیش از اندازه محافظه کارانه است ۳. برای شرایط متغیر زمین، دقت کمتری دارد	برای سازه‌های تونلی با سختی برابر با محیط اطراف
روش مبتنی بر اندرکنش خاک و سازه (روش‌های عددی)	۱. مناسب‌ترین روش برای شبیه‌سازی اندرکنش خاک-سازه ۲. بهترین دقت در تعیین پاسخ سازه ۳. قابلیت تحلیل مسائل پیچیده	۱. نیازمند تحلیل‌های پیچیده و زمان‌بر است ۲. عدم قطعیت در پارامترهای ورودی طراحی لرزه‌ای منجر به چندین برابر عدم قطعیت در فرایند تحلیل است.	همه شرایط
روش مبتنی بر تحلیل ساده شده قابی	۱. تقریب مناسب از اندرکنش خاک-سازه ۲. سهولت در رابطه‌بندی ۳. دقت مناسب در تعیین پاسخ سازه	۱. برای شرایط متغیر زمین، دقت کمتری دارد	همه شرایط به‌جز خاک‌های زیرسطحی متراکم

۴-۳-۱- روش تغییر شکل میدان آزاد

عبارت میدان آزاد به معنی کرنش‌های زمین ناشی از امواج زلزله در غیاب سازه‌ها و حفاری است. این تغییر شکل‌ها از اندرکنش بین سازه زیرزمینی و زمین محصور کننده صرف‌نظر کرده اما می‌تواند تقریب مرتبه اول از تغییر شکل احتمالی سازه ارائه نماید. طراح می‌تواند چنین تغییر شکل‌هایی را مستقیماً به سازه اعمال نماید. این روش ممکن است با توجه به صلبیت سازه نسبت به زمین، نتایج محافظه کارانه یا غیرمحافظه کارانه برای تغییر شکل‌های سازه ارائه نماید.

در مواردی که تغییر شکل‌های ناشی از تحریک لرزه‌ای کوچک باشند (نظیر تکان‌های کوچک زمین، زمین‌های سخت و یا سازه‌های نرم نسبت به محیط محصور کننده)، روش تغییر مکان آزاد یک ابزار طراحی مؤثر و ساده است. هرچند در بسیاری از موارد و به‌ویژه خاک‌های نرم، این روش منجر به نتایج بیش از اندازه محافظه کارانه شده چرا که تغییر شکل‌های زمین میدان آزاد در خاک‌های نرم عموماً بزرگ می‌باشند.

حداکثر کرنش برشی توده خاک بکر ($\gamma_{\text{free-field}}$ یا γ_{max}) عبارت است از:

$$\gamma_{\text{free-field}} = \frac{PGV}{V_s} \quad (۵-۴)$$

PGV : حداکثر سرعت زمین در عمق مورد نظر (m/s)

V_s : سرعت موج برشی در عمق مورد نظر (m/s)

۴-۳-۱-۱- راه‌حل‌های الاستیک بسته

راه‌حل‌های بسته ساده شده صرفاً برای برآوردهای اولیه کرنش‌ها و تغییر شکل‌ها در تونل‌ها قابل کاربرد هستند. نتایج حاصل از تحلیل این فرضیات باید محتاطانه تفسیر و بررسی گردد. پارامترهای مورد نیاز این روش‌ها بر اساس مطالعات ویژه ساختگاه یا مراجع علمی معتبر قابل برداشت است.

تغییر شکل‌های ترکیبی محوری و انحنایی را می‌توان با فرض کردن تونل به‌عنوان یک تیر بر بستر الاستیک بدست آورد. با استفاده از تئوری تیرها، کرنش‌های محوری کل (ϵ^{ab}) با استفاده از ترکیب کرنش‌های طولی حاصل از تغییر شکل‌های محوری و خمشی محاسبه می‌شوند.

$$\epsilon^{ab} = \left[\frac{V_P}{C_P} \cos^2 \phi + r \frac{a_P}{C_P^2} \sin \phi \cos^2 \phi \right] \quad \text{برای امواج P:} \quad (۶-۴)$$

$$\epsilon^{ab} = \left[\frac{V_S}{C_S} \sin \phi \cos \phi + r \frac{a_S}{C_S^2} \cos^3 \phi \right] \quad \text{برای امواج S:} \quad (۷-۴)$$

$$\epsilon^{ab} = \left[\frac{V_R}{C_R} \cos^2 \phi + r \frac{a_R}{C_R^2} \sin \phi \cos^2 \phi \right] \quad \text{برای امواج راییلی:} \quad (۸-۴)$$

r : شعاع تونل دایره‌ای و یا نصف ارتفاع تونل با مقطع مستطیلی (m) V_P یا PGV: سرعت بیشینه موج P (m/s)

a_P یا PGA_P : شتاب بیشینه برای موج P (PGA) C_P : سرعت انتشار موج P (m/s)

a_S یا PGA_S : شتاب بیشینه برای موج S (PGA) V_S یا PGV: سرعت بیشینه موج S (m/s)

a_R یا PGA_R : شتاب بیشینه موج راییلی (PGA) C_S : سرعت انتشار موج S (m/s)

ϕ : زاویه موج نسبت به محور تونل V_R یا PGV: سرعت بیشینه موج راییلی (m/s)

ν_1 : نسبت پواسون مصالح جداره تونل C_R : سرعت انتشار موج راییلی (m/s)

حداکثر کرنش متناظر با بحرانی‌ترین زاویه برخورد موج با تونل است و از آن به‌عنوان یک تخمین ایمن در برابر عدم قطعیت‌های پیش‌بینی لرزه‌ای استفاده می‌شود. این روش با حداقل مقادیر ورودی، برآوردی از میزان کرنش‌های موج اعمالی ارائه داده و از آن می‌توان به‌عنوان یک ابزار طراحی اولیه یا روش اعتبارسنجی طراحی سود جست.

با افزایش شعاع تونل، مشارکت تغییر شکل انحنایی در کرنش محوری افزایش می‌یابد. هرچند که محاسبات حاصل از روابط میدان آزاد نشان می‌دهند که مؤلفه کرنش خمشی نسبت به کرنش‌های محوری تونل تحت بار لرزه‌ای در کل کوچک است.

۴-۳-۱-۲ تغییر شکل‌های بیضوی^۱ و اعوجاجی^۲ تونل

تغییر شکل‌های بیضوی در اثر برخورد امواج در جهت عرضی تونل ایجاد می‌شوند. همانطور که در شکل ۴-۴ نشان داده شده، مودهای اعوجاجی زمین را می‌توان به در دو حالت تعریف کرد. حالت اول زمین بکر بوده و در آن بیشینه کرنش قطری تابعی از حداکثر کرنش برشی میدان آزاد است.

$$\frac{\Delta d}{d} = \pm \frac{\gamma_{\max}}{2} \quad (۹-۴)$$

حالت دیگر مربوط به زمین حفاری شده است که در آن کرنش قطری وابسته به نسبت پواسون محیط محصور کننده است:

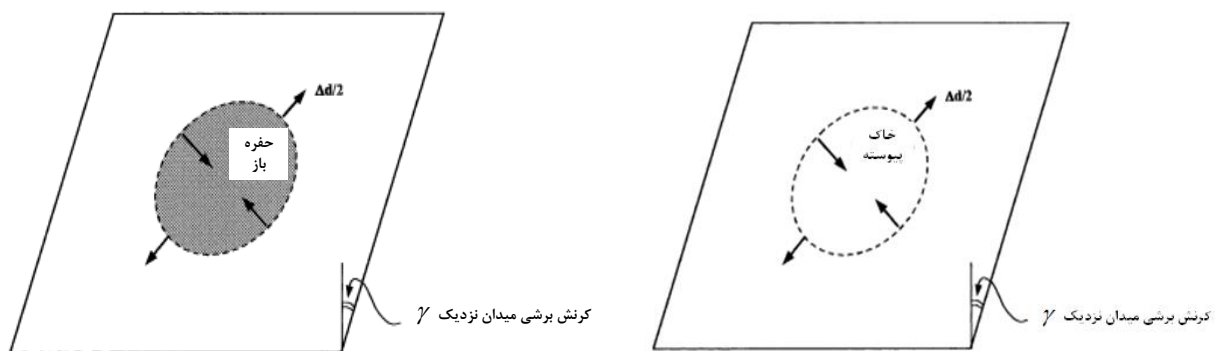
$$\frac{\Delta d}{d} = \pm 2\gamma_{\max}(1-\nu_m) \quad (۱۰-۴)$$

Δd : تغییر شکل قطر تونل (m)

ν_m : ضریب پواسون محیط

$\gamma_{\max}$: کرنش حداکثر

d: قطر تونل (m)



شکل ۴-۴- اعوجاج برشی میدان آزاد زمین بکر و حفاری شده برای مقطع دایره‌ای

در هر دو رابطه بالا از وجود جداره تونل صرف‌نظر شده است. در حالت میدان آزاد، زمین‌های حفاری شده دچار تغییر شکل‌های ۲ الی ۳ برابر بزرگ‌تر نسبت به زمین‌های بکر (غیر حفاری شده) می‌شوند. در نتیجه برای سازه با سختی ناچیز در مقایسه با خاک محصور کننده، حالت محیط حفاری شده معیار مناسبی را برای بیان میزان اعوجاج ارائه می‌کند.

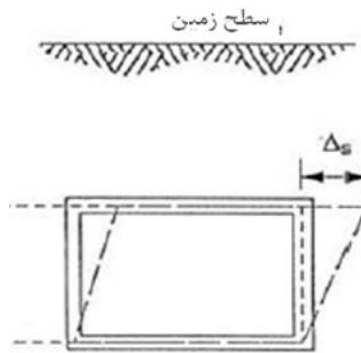
^۱ Ovaling

^۲ Racking

درحالی‌که رابط ارائه شده برای محیط‌های بکر، برای حالتی که سختی تونل برابر با خاک اطراف باشد، مناسب است. سازه با سختی نسبتاً بالا اعوجاج‌های کمتری نسبت به رابطه ۴-۹ تجربه می‌کنند.

در حین وقوع زلزله سازه‌های با مقطع مستطیلی شکل به دلیل تغییر شکل‌های اعمالی برشی دچار تغییر مکان‌های عرضی اعوجاجی می‌شوند (شکل ۴-۵). پس از تعیین تغییر شکل میدان آزاد، تغییر شکل‌های اعوجاجی (Δ_s) باید به‌عنوان اختلاف تغییر مکان جانبی تراز بالا و پایین سازه‌های مستطیلی تونل‌ها تعریف گردد. نیروهای داخلی حاصله (برش، نیروی محوری و لنگر خمشی) و یا کرنش‌های مصالح در داخل مصالح جداره تونل حاصل از تغییر شکل اعوجاجی (Δ_s) می‌بایست با اعمال تغییر مکان تفاضلی بر روی یک سازه معادل قابی تعیین گردند.

در خاک‌های نرم، به‌طور معمول سازه‌های مستطیلی شکل به‌صورت صلب طراحی شده تا در برابر بارهای استاتیکی و در نتیجه در مقابل تغییر مکان‌های اعوجاجی نیز مقاوم باشند. اثرات اندرکنش خاک-سازه می‌بایست در طراحی چنین سازه‌های در نظر گرفته شوند.



شکل ۴-۵- تغییر مکان خاک در عمق و تغییر مکان اعوجاجی اعمالی بر یک سازه جعبه‌ای

۴-۳-۲- روش ساده اندرکنش خاک - سازه

حضور سازه زیرزمینی تغییر شکل‌های میدان آزاد زمین را تغییر می‌دهد. در ادامه روابط تحلیل ارائه شده برای اندرکنش خاک-سازه تشریح می‌گردد. در صورتی‌که از تحلیل‌های ساده شده استفاده شود، می‌توان نیازهای حاصل از تغییر شکل‌های بیضوی، محوری و انحنایی در تونل‌ها را به روش SRSS نیز با یکدیگر ترکیب کرد. همچنین نیازهای اعمالی حاصل از سه مود تغییر شکلی بیضوی، محوری و انحنایی در حین زمین لرزه باید شامل بارهای استاتیکی وارد بر سازه نیز باشند.

۴-۳-۲-۱- کرنش‌های خمشی و محوری تونل دایره‌ای

برای این منظور، از روش تیر بر بستر الاستیک جهت مدل‌سازی شبه استاتیکی اثرات اندرکنش خاک-سازه استفاده می‌شود. این روش اثرات اندرکنش دینامیکی (اینرسی) را در نظر نمی‌گیرد. تحت بارگذاری لرزه‌ای، مقطع تونل تحت اثر خمشی محوری و کرنش‌های برشی ناشی از تغییر مکان‌های میدان آزاد محوری، انحنایی و برشی قرار می‌گیرد.

حداکثر کرنش محوری $\varepsilon_{\max}^a$ ناشی از انتشار موج با زاویه ۴۵ درجه (شکل ۴-۶) برابر است با:

$$\varepsilon_{\max}^a = \frac{\left(\frac{2\pi}{L}\right) A}{2 + \frac{E_1 A_c}{K_a} \left(\frac{2\pi}{L}\right)^2} \leq \frac{fL}{4E_1 A_c} \quad (۱۱-۴)$$

L : طول موج یک موج برشی ایده‌آل سینوسی است (م) (رابطه ۴-۱۶)

K_a : نسبت فنر طولی محیط محصور کننده (kN/m/m) (رابطه ۴-۱۵)

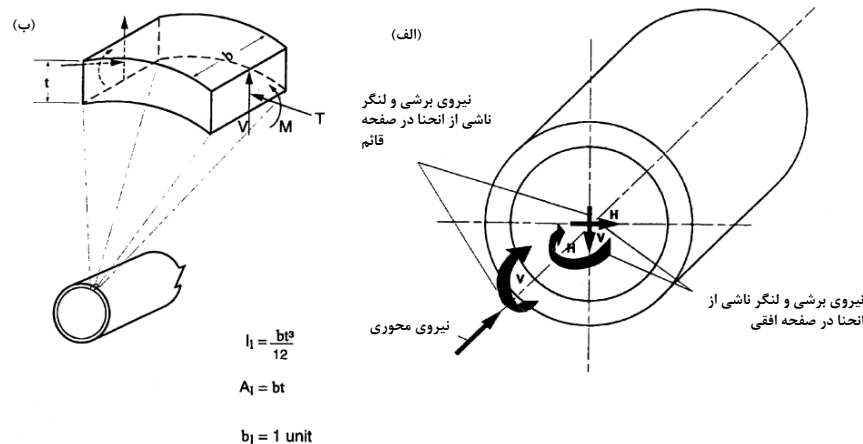
A : دامنه پاسخ تغییر مکان میدان آزاد برای یک موج برشی سینوسی ایده‌آل (م) (روابط ۴-۱۸ و ۴-۱۹)

A_c : سطح مقطع جداره تونل (m^2)

E_1 : مدول الاستیسیته جداره تونل (kPa)

f : نیروی اصطکاک نهایی (در واحد طول) بین تونل و خاک محصور کننده (kN/m)

نیروها و لنگرهای ایجاد شده در جداره تونل به دلیل انتشار امواج لرزه‌ای در طول محور تونل در شکل ۴-۹ الف نشان داده شده است. حداکثر نیروی اصطکاکی که می‌تواند بین جداره تونل و خاک‌های محصور کننده به وجود آید، موجب کاهش کرنش محوری در سازه جداره تونل می‌گردد. این مقدار معمولاً به‌وسیله آزمایش تعیین می‌شود.



شکل ۴-۶- لنگرها و نیروهای حاصل از امواج لرزه‌ای (الف) نیروها و لنگرهای اعمالی ناشی از انتشار امواج لرزه‌ای در طول محور تونل، (ب) نیروها و لنگرهای اعمالی محیطی حاصل از انتشار امواج لرزه‌ای متعامد بر محور تونل

حداکثر کرنش خمشی ناشی از برخورد موج برشی با زاویه صفر درجه برابر است با:

$$\varepsilon_{\max}^b = \frac{\left(\frac{2\pi}{L}\right)^2 A}{1 + \frac{E_1 I_c}{K_t} \left(\frac{2\pi}{L}\right)^4} r \quad (۱۲-۴)$$

I_c : ممان اینرسی مقطع تونل (m^4)

K_t : ضریب سختی فنر در راستای عرضی برای شبیه‌سازی محیط محصور کننده ((kN/m/m)) (معادله ۴-۳۶)

r : شعاع تونل دایره‌ای یا نصف ارتفاع تونل با مقطع مستطیلی (m)

از آنجاییکه جداره تونل و محیط محصور کننده به صورت خطی و الاستیک فرض می‌شوند، می‌توان کرنش‌ها را با توجه به اصل جمع آثار قوا با یکدیگر ترکیب نمود. همچنین با توجه به ماهیت چرخه‌ای بار زلزله، هر دو مقدار بیشینه و کمینه باید مد نظر قرار گیرند. بیشینه نیروی برشی بر روی مقطع تونل را می‌توان به عنوان تابعی از کرنش خمشی بیشینه در نظر گرفت.

$$V_{\max} = \frac{\left(\frac{2\pi}{L}\right)^3 E_1 I_c A}{1 + \frac{E_1 I_c}{K_t} \left(\frac{2\pi}{L}\right)^4} = \left(\frac{2\pi}{L}\right) M_{\max} = \left(\frac{2\pi}{L}\right) \left(\frac{E_1 I_c \varepsilon_{\max}^b}{r}\right) \quad (۴-۱۳)$$

به منظور تعیین محافظه کارانه کرنش و تنش محوری کل می‌توان کرنش‌های حاصل از نیروهای محوری و خمشی را با یکدیگر ترکیب نمود.

$$\varepsilon^{ab} = \varepsilon_{\max}^a + \varepsilon_{\max}^b \quad (۴-۱۴)$$

روابط فوق تنها برای خاک‌های نرم کاربرد داشته درحالی‌که در خاک‌های متراکم و سنگ، سازه‌ها را می‌توان بر اساس تغییر شکل‌های میدان آزاد طراحی کرد. لازم به ذکر است که افزایش سختی و مقاومت تونل الزاماً موجب کاهش نیروهای وارده نخواهد شد و ممکن است حتی به سازه نیروهای بزرگ‌تری وارد شود. در عوض، یک طرح با سختی کمتر با آرماتورهای کافی برای حصول شکل‌پذیری مورد نیاز و یا اتصالات انعطاف‌پذیر ممکن است منجر به طرحی بهینه‌تر شود.

باید توجه داشت مقادیر طول موجی که تنش‌ها را بیشینه می‌کنند، در داخل هر کدام از روابط متناظر قرار داده شوند تا بیشترین نیروهای مقاطع حاصل گردد. ثابت‌های فنر K_a و K_t به عنوان تابعی از طول موج می‌توانند در نظر گرفته شوند.

$$K_t = K_a = \frac{16\pi G_m (1 - \nu_m)}{(3 - 4\nu_m)} \frac{d}{L} \quad (۴-۱۵)$$

G_m : مدول برشی محیط محصور کننده (kPa)

طول موج حرکت زمین را می‌توان از رابطه زیر تخمین زد.

$$L = T.C_s \quad (۴-۱۶)$$

که در رابطه بالا T دوره تناوب غالب موج برشی در داخل خاک، دوره تناوب طبیعی ساختگاه و یا دوره تناوبی که در آن تغییر مکان‌های بیشینه رخ می‌دهد، است. رابطه زیر را برای دوره تناوب قابل کاربرد است.

$$T = \frac{4h}{C_s} \quad (۴-۱۷)$$

h : ضخامت لایه خاک (m)

در صورتی می‌توان از رابطه فوق استفاده نمود که بتوان حرکت زمین را به موج‌های برشی نسبت داد و محیط متشکل از یک لایه خاک یکنواخت بر روی لایه متراکم و سخت در نظر باشد. دامنه تغییر مکان را می‌توان از روابط زیر محاسبه نمود: برای کرنش‌ها محوری میدان آزاد:

$$\frac{2\pi A}{L} = \frac{V_s}{C_s} \sin \phi \cos \phi \quad (18-4)$$

برای کرنش‌های خمشی میدان آزاد:

$$\frac{4\pi^2 A}{L^2} = \frac{a_s}{C_s} \cos^3 \phi \quad (19-4)$$

۴-۳-۲- تغییر شکل‌های بیضوی تونل‌های دایره‌ای

روابط ارائه شده توسط محققین برای بیان تغییر شکل بیضوی تونل‌های دایره‌ای تابعی از تراکم‌پذیری^۱ و انعطاف‌پذیری^۲ سازه، فشار سربار درجا ($\gamma_t h$) و ضریب فشار افقی سکون توده خاک (k_0) است. سختی تونل نسبت به زمین محصور کننده برحسب تراکم‌پذیری (C) و انعطاف‌پذیری (F) به صورت کمی قابل بیان است و معیاری از سختی محوری و سختی خمشی (مقاوم در برابر اعوجاج) محیط نسبت به پوشش ارائه می‌دهد.

$$C = \frac{E_m(1 - \nu_1^2)r}{E_1 t(1 + \nu_m)(1 - 2\nu_m)} \quad (20-4)$$

$$F = \frac{E_m(1 - \nu_1^2)r^3}{6E_1 I(1 + \nu_m)} \quad (21-4)$$

E_m : مدول الاستیسیته زمین (kPa)

I : ممان اینرسی جداره تونل (m^4/m)

r و t : شعاع و ضخامت پوشش تونل (m)

اگر نسبت انعطاف‌پذیری بزرگ‌تر از ۲۰ باشد، تونل انعطاف‌پذیر در نظر گرفته می‌شود و از روابط مربوط به شرایط انعطاف‌پذیری تونل استفاده می‌شود و می‌توان از اندرکنش سازه صرف‌نظر کرد. همچنین باید مشخص کرد که وابستگی پوشش جداره (جداره تونل) به محیط اطراف به چه صورت است؛ یعنی آیا پوشش جداره به محیط اطراف خود هنگام تغییر شکل خواهد چسبید و یا هنگام تغییر شکل پوشش جداره، این پوشش، در محل برخورد با محیط اطراف تونل خواهد لغزید. لغزیدن و یا نلغزیدن پوشش نگهداری به هنگام زلزله، بستگی به جنس محیط اطراف نگهداری، نوع و چگونگی اجزای

^۱ Compressibility

^۲ Flexibility

پوشش نگهداری دارد، بدین صورت که معمولاً اگر جنس محیط اطراف نگهداری از سنگ بوده و از بتن‌ریزی درجا استفاده شده باشد و یا همراه پوشش جداره میل مهار نیز به کار برده شده باشد، قاعداً هنگام زلزله پوشش نگهداری نخواهد لغزید، ولی اگر در محیطی خاکی از پوشش بتنی پیش ساخته شده استفاده شود، هنگام زمین لرزه حالت لغزش پوشش نگهداری پیش خواهد آمد. هریک از این حالت‌ها رابطه‌بندی خاص خود را دارند.

در حالت لغزش کامل و بدون جداسازی نرمال و در نتیجه عدم وجود نیروی برشی مماسی، کرنش قطری، حداکثر نیروی محوری و لنگر خمشی را می‌توان به شرح زیر بیان کرد.

$$\frac{\Delta d}{d} = \pm \frac{1}{3} K_1 F \gamma_{\max} \quad (22-4)$$

$$T_{\max} = \pm \frac{1}{6} K_1 \frac{E_m}{(1 + \nu_m)} r \gamma_{\max} \quad (23-4)$$

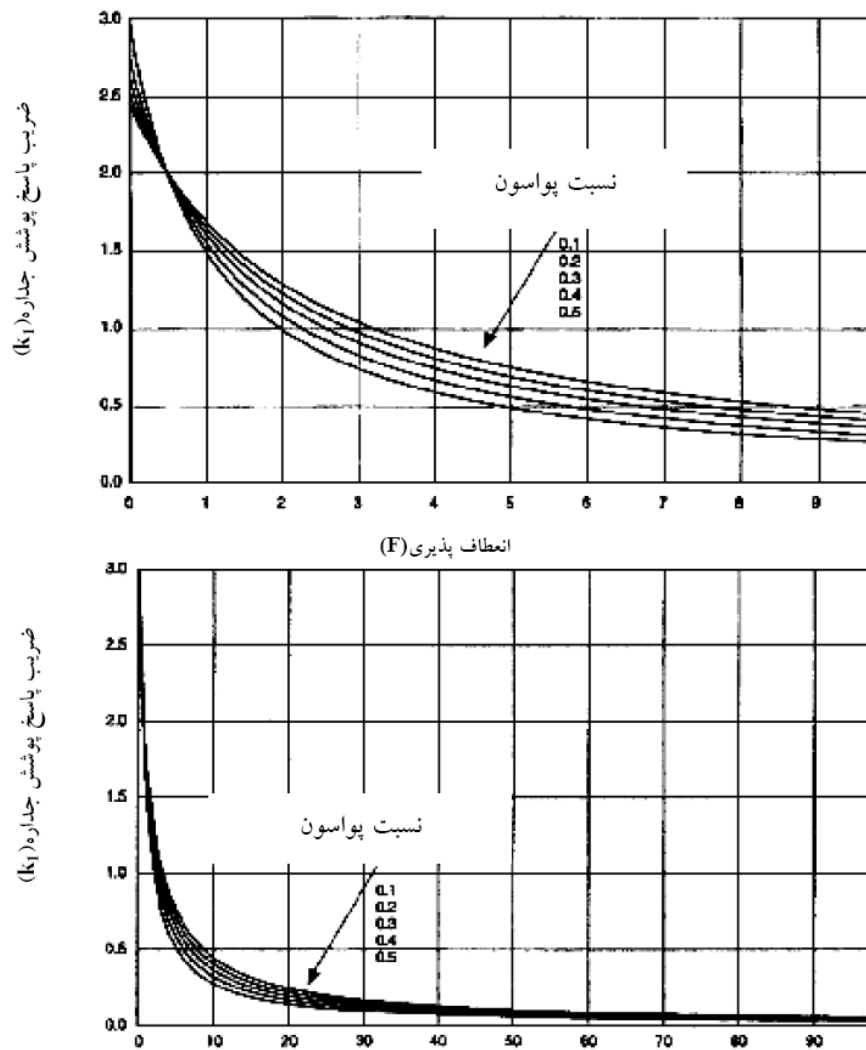
$$M_{\max} = \pm \frac{1}{6} K_1 \frac{E_m}{(1 + \nu_m)} r^2 \gamma_{\max} \quad (24-4)$$

که در آن:

$$K_1 = \frac{12(1 - \nu_m)}{2F + 5 - 6\nu_m} \quad (25-4)$$

این نیروها و لنگرها در شکل ۴-۶ ب نمایش داده شده‌اند.

رابطه بین ضریب پاسخ حالت لغزش کامل جداره تونل (K_1) و نسبت انعطاف‌پذیری در شکل ۴-۷ ارائه شده است. بر اساس مطالعات مختلف، لغزش تنها در سطح تماس توده و جداره تونل برای تونل‌های موجود در خاک نرم یا مواردی که بارگذاری لرزه‌ای بسیار شدید است، امکان‌پذیر است. برای بیشتر تونل‌ها، شرایط سطح تماسی بین حالت لغزش کامل و عدم لغزش قرار دارد. لذا برای تعیین نیروها و تغییر شکل‌های بحرانی جداره تونل لازم است تا هر دو حالت بررسی شود. هرچند، فرض لغزش کامل تحت برش ساده ممکن است باعث شود که حداکثر نیروی محوری بسیار کم برآورد شود. لذا توصیه شده است که فرض عدم لغزش پیوستگی خاک کامل در تعیین پاسخ نیروی محوری جداره تونل مد نظر قرار گیرد.



شکل ۴-۷- رابطه بین نسبت انعطاف‌پذیری و ضریب پاسخ جداره تونل در حالت لغزش کامل در نسبت‌های پواسون مختلف

در حالت بدون لغزش روابط زیر قابل استفاده است:

$$T_{\max} = \pm K_2 \tau_{\max} r = \pm K_2 \frac{E_m}{2(1 + \nu_m)} r \gamma_{\max} \quad (4-26)$$

که در آن:

$$K_2 = 1 + \frac{F[(1 - 2\nu_m) - (1 - 2\nu_m)C] - \frac{1}{2}(1 - 2\nu_m)^2 + 2}{F[(3 - 2\nu_m) + (1 - 2\nu_m)C] + C\left[\frac{5}{2} - 8\nu_m + 6\nu_m^2\right] + 6 - 8\nu_m} \quad (4-27)$$

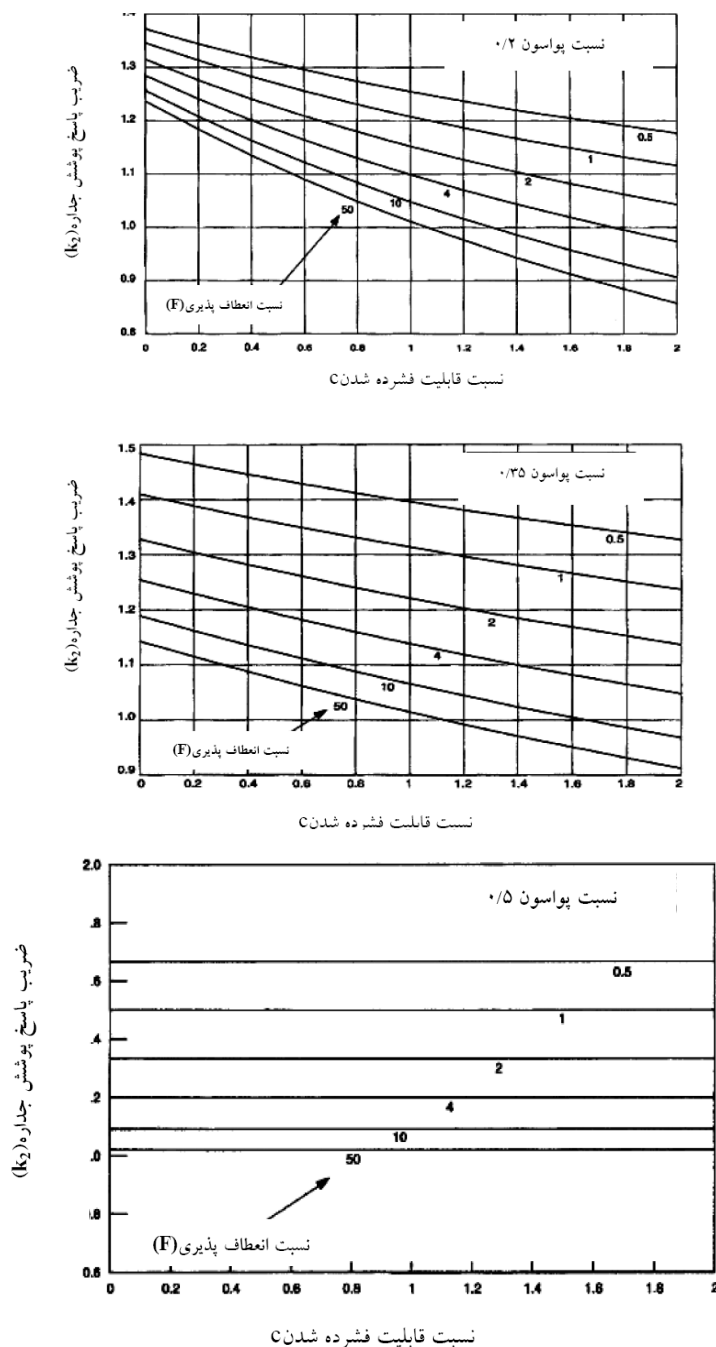
همانطور که در شکل ۴-۸ نمایش یافته، با کاهش ضرایب تراکم‌پذیری و انعطاف‌پذیری درحالی که نسبت پواسون زمین

محصور کننده کمتر از ۵٪ باشد، نیروی محوری ناشی از زلزله افزایش می‌یابد.

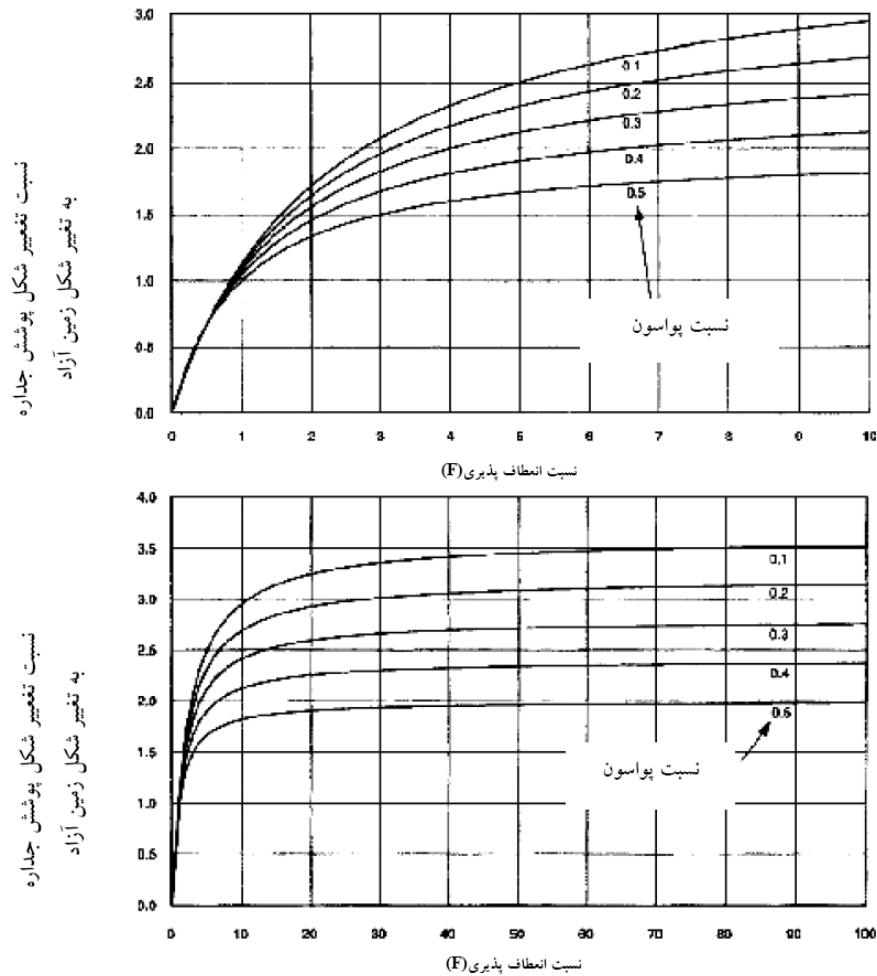
تغییر شکل نرمال شده جداره تونل (تغییر شکل جداره تونل Δd_{lining} به تغییر شکل میدان آزاد $\Delta d_{\text{free-field}}$) معیاری از اهمیت نسبت انعطاف پذیری در پاسخ جداره تونل فراهم می‌سازد و به صورت زیر تعریف می‌شود.

$$\frac{\Delta d_{\text{lining}}}{\Delta d_{\text{free-field}}} = \frac{2}{3} K_1 F \quad (۲۸-۴)$$

شکل ۴-۹، بیانگر رابطه فوق است.



شکل ۴-۸- ضریب پاسخ نیروی محوری جداره تونل در برابر نسبت فشرده‌گی، عدم لغزش سطح تماسی و مقطع دایره‌ای



شکل ۴-۹- تغییر مکان نرمال شده جداره تونل در برابر نسبت انعطاف‌پذیری، لغزش کامل در سطح تماسی و مقطع دایره‌ای جداره تونل

روابط بالا توسط Wang ارائه شده است. روش دیگری برای تخمین اعوجاج (تغییر شکل) سازه توسط Penzien ارائه

شده است. در این حالت نسبت اعوجاجی جداره تونل به خاک به صورت زیر تعریف می‌شود:

$$R = \frac{\Delta_{\text{structure}}}{\Delta_{\text{free-field}}} \quad (۲۹-۴)$$

در مورد تونل دایره‌ای، R نسبت تغییر شکل قطری جداره تونل به تغییر شکل متناظر در حالت میدان آزاد است. با

فرض شرایط لغزش کامل، مقدار نیروی محوری، لنگر خمشی و نیروی برشی در جداره تونل به صورت زیر بیان می‌شود:

$$\pm \Delta d_{\text{lining}}^n = \pm R^n \Delta d_{\text{free-field}} \quad (۳۰-۴)$$

$$T(\theta) = -\frac{12E_l I \Delta d_{\text{lining}}^n}{d^3 (1 - \nu_l^2)} \cos 2\left(\theta + \frac{\pi}{4}\right) \quad (۳۱-۴)$$

$$M(\theta) = -\frac{6E_l I \Delta d_{\text{lining}}^n}{d^2 (1 - \nu_l^2)} \cos 2\left(\theta + \frac{\pi}{4}\right) \quad (۳۲-۴)$$

$$V(\theta) = -\frac{24E_l I \Delta d_{\text{lining}}^n}{d^3(1-v_l^2)} \sin 2\left(\theta + \frac{\pi}{4}\right) \quad (33-4)$$

θ : زاویه قطاع دایره

v_l : ضریب پواسون جداره تونل

نسبت اعوجاج خاک- جداره تونل تحت بارگذاری نرمال به صورت زیر تعریف می‌شود:

$$R^n = \pm \frac{4(1-v_m)}{(\alpha^n + 1)} \quad (34-4)$$

$$\alpha^n = \frac{12E_l I(5-6v_m)}{d^3 G_m(1-v_l^2)} \quad (35-4)$$

قرار داد علامتی برای نیروی فوق در تونل دایره‌ای در شکل ۴-۱۰ نمایش یافته است. در حالت عدم لغزش، روابط به

صورت زیر بیان می‌شوند:

$$\pm \Delta d_{\text{lining}} = \pm R \Delta d_{\text{free-field}} \quad (36-4)$$

$$T(\theta) = -\frac{24E_l I \Delta d_{\text{lining}}}{d^3(1-v_l^2)} \cos 2\left(\theta + \frac{\pi}{4}\right) \quad (37-4)$$

$$M(\theta) = -\frac{6E_l I \Delta d_{\text{lining}}}{d^2(1-v_l^2)} \cos 2\left(\theta + \frac{\pi}{4}\right) \quad (38-4)$$

$$V(\theta) = -\frac{24E_l I \Delta d_{\text{lining}}}{d^3(1-v_l^2)} \sin 2\left(\theta + \frac{\pi}{4}\right) \quad (39-4)$$

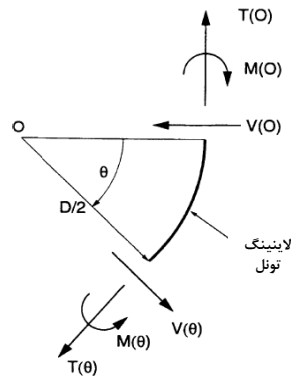
$$R = \pm \frac{4(1-v_m)}{(\alpha + 1)} \quad (40-4)$$

$$\alpha = \frac{24E_l I(3-4v_m)}{d^3 G_m(1-v_l^2)} \quad (41-4)$$

روابط Panzien منجر به مقادیری از نیروهای محوری و لنگر می‌شوند که بسیار به پاسخ‌های Wang برای شرایط لغزش

کامل نزدیک است. هرچند، مقدار نیروی محوری حاصل از روش Wang در مقایسه با مقدار ارائه شده توسط

Panzien برای حالت عدم لغزش بسیار بیشتر است.



شکل ۴-۱۰- قرارداد علامتی برای مولفه‌های نیرو در جداره تونل دایره‌ای

۴-۳-۲-۳- تغییر شکل‌های اعوجاجی تونل‌های مستطیلی

در طراحی سازه‌های با مقطع مستطیلی که بیشتر در روش اجرای ترانشه باز دیده می‌شود، با توجه به سختی زیاد سازه و پتانسیل تغییر شکل‌های بزرگ زمین به دلیل عمق کم، اندرکنش خاک- سازه می‌بایست به دقت در نظر گرفته شود. سختی سازه‌های مستطیلی به شدت کرنش‌های محاسباتی را کاهش می‌دهد و اغلب طراحی این سازه‌ها بر اساس تغییر شکل‌های میدان آزاد بسیار محافظه‌کارانه خواهد بود. برای مقطع مستطیلی تحت تنش و کرنش‌های برشی (شکل ۱۱-۴)، نسبت انعطاف‌پذیری سازه را می‌توان به صورت زیر محاسبه کرد:

$$F = \frac{G_m W}{S_1 H} \quad (۴-۶۳)$$

S_1 : نیروی لازم جهت ایجاد تغییر شکل واحد اعوجاجی در سازه (kN/m/m)، سختی اعوجاجی واحد به سادگی از روی معکوس تغییر شکل جانبی حاصل از اعمال بار واحد محاسبه می‌گردد ($S_1 = 1/\Delta_1$)
 W و H : به ترتیب عرض و ارتفاع سازه (m)
 برای یک سازه با مقطع مستطیلی تک دهانه ساده این نسبت به صورت زیر است:

$$F = \frac{G_m}{12} \left(\frac{HW^2}{EI_R} \Psi \right) \quad (۴-۴۲)$$

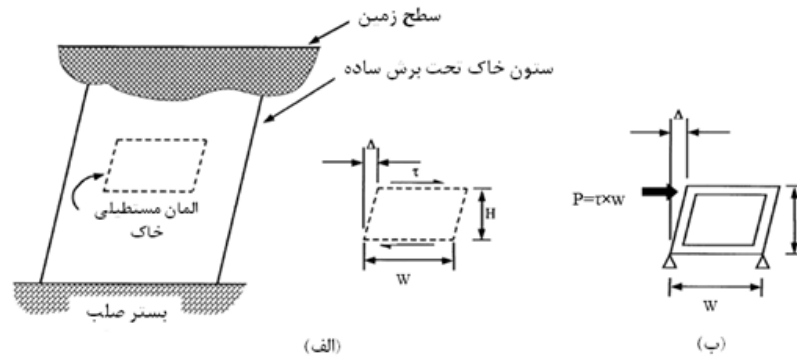
$$\Psi = \frac{(1+a_2)(a_1+3a_2)^2 + (a_1+a_2)(3a_2+1)^2}{(1+a_1+6a_2)^2}$$

$$a_1 = \left(\frac{I_R}{I_l} \right), \quad a_2 = \left(\frac{I_R}{I_w} \right) \left(\frac{H}{W} \right)$$

I_R : ممان اینرسی سقف سازه (m^4)

I_w : ممان اینرسی دیوار سازه (m^4)

I_l : ممان اینرسی فونداسیون سازه (m^4)

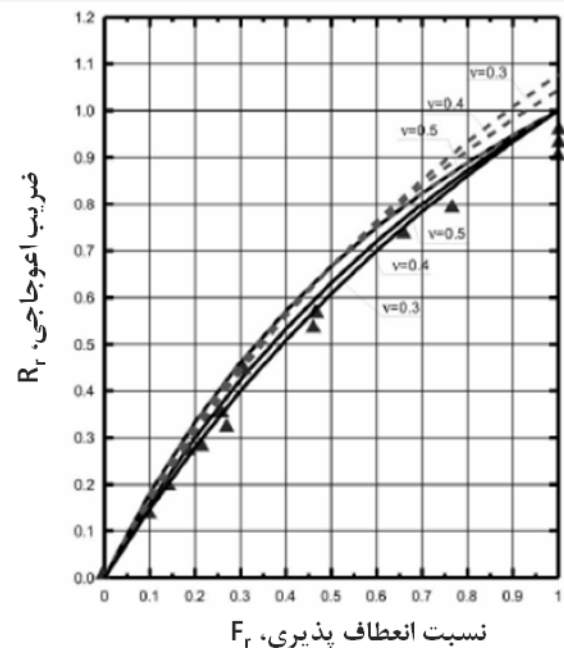
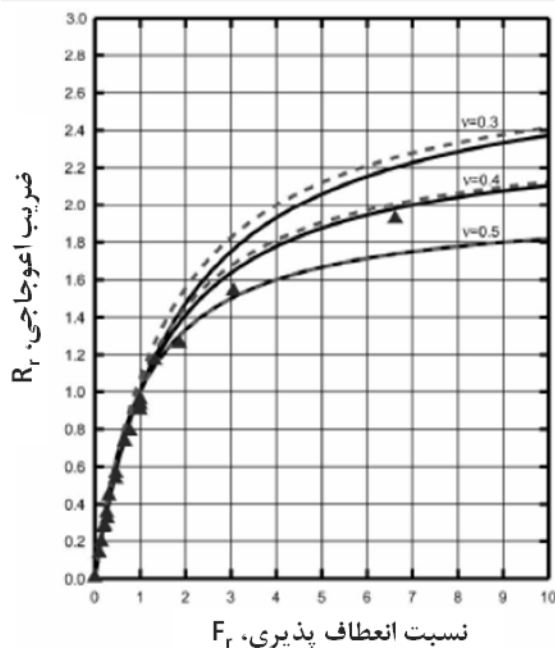


شکل ۴-۱۱- سختی نسبی بین خاک و قاب مستطیلی، (الف) اعوجاج خمشی (برشی) میدان آزاد خاک، (ب) اعوجاج خمشی قاب مستطیلی

برای سازه‌های مستطیلی شکل، نسبت اعوجاج (رابطه ۴-۲۹) به صورت اعوجاج نرمال شده سازه نسبت به اعوجاج میدان آزاد به صورت زیر بیان می‌شود:

$$R = \frac{\Delta_{\text{structure}}}{\Delta_{\text{free-field}}} = \frac{\left(\frac{\Delta_{\text{structure}}}{H} \right)}{\left(\frac{\Delta_{\text{free-field}}}{H} \right)} = \frac{\gamma_{\text{structure}}}{\gamma_{\text{free-field}}} \quad (4-43)$$

رابطه بین R و ضریب انعطاف‌پذیری F در شکل ۴-۱۲ نشان داده شده است. تحلیل‌ها نشان داده‌اند که برای یک نسبت انعطاف‌پذیری معلوم، اعوجاج نرمال شده یک تونل مستطیلی تقریباً ۱۰ درصد کمتر از تونل دایره‌ای است. این مسئله اجازه می‌دهد که پاسخ تونل دایره‌ای را بتوان به عنوان یک مرز بالا برای یک سازه مستطیلی با نسبت انعطاف‌پذیری مشابه بکار برد، و همچنین نشان می‌دهد که روش طراحی متعارف (یعنی تطبیق حرکت سازه با حرکت میدان آزاد برای تونل‌های مستطیلی) برای حالت‌هایی که شامل سازه سخت در زمین نرم می‌شوند ($F < 1/0$) بسیار محافظه کارانه است. عکس قضیه هم صادق است به این معنی که طراحی تونل مستطیلی بر اساس روش اعوجاج میدان آزاد وقتی که نسبت انعطاف‌پذیری بزرگ‌تر از واحد باشد منجر به کمتر برآورد کردن پاسخ تونل می‌گردد.



نمودارهای خط‌چین: لغزش کامل

$$R_r = \frac{4(1-v)F}{F + 2.5 - 3v}$$

نمودارهای خط پر: بدون لغزش

$$R_r = \frac{4(1-v)F}{F + 3 - 4v}$$

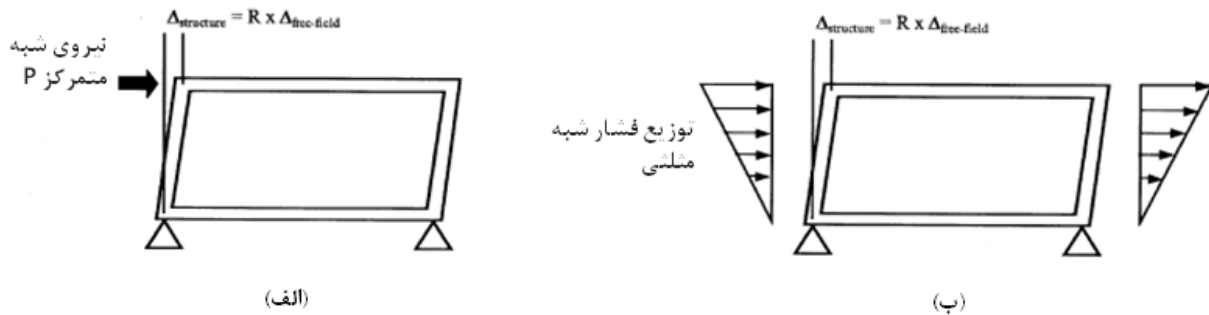
الف-نسبت‌های انعطاف‌پذیری بین ۰ و ۱۰

الف-نسبت‌های انعطاف‌پذیری بین ۰ و ۱

شکل ۴-۱۲- نسبت اعوجاج R_r برای تونل‌های مستطیلی

تغییر شکل اعوجاجی را می‌توان با روش بار استاتیکی معادل نظیر آنچه در شکل ۴-۱۳ نمایش یافته نیز به سازه زیرزمینی اعمال کرد. برای سازه‌های مستطیلی با عمق زیاد، بیشتر اعوجاج به واسطه نیروهای برشی که در سطوح بیرونی سقف به وجود می‌آید اعمال گردد لذا می‌توان بارگذاری را با اعمال یک بار متمرکز در محل اتصال سقف به دیوار ساده‌سازی کرد (شکل ۴-۱۳ الف). برای تونل‌های مستطیلی کم عمق، نیروی برشی پدید آمده در سطح تماس سقف و خاک با کاهش سربار خاک کاهش می‌یابد. نیروی خارجی غالب که موجب تغییر شکل اعوجاجی می‌شود، تدریجاً از نیروی برشی در سطح تماس سقف و خاک به فشار نرمال وارد بر دیوارها تبدیل می‌شود، لذا یک توزیع فشار مثلثی به مدل اعمال می‌گردد (شکل ۴-۱۳ ب). به‌طور کلی، مدل توزیع فشار مثلثی مقادیر بحرانی تری از ظرفیت خمشی سازه مستطیلی در اتصالات پائینی ایجاد می‌کند، در حالیکه روش نیروی متمرکز نیروهای بحرانی تری در محل اتصال سقف به دیوار ایجاد می‌کند.

بحث بالا در مورد سازه‌های تونل واقع در خاک‌های همگن کاربرد دارد. اگر سازه تونل در مرز سطح تماسی بین لایه‌های خاک سخت و نرم قرار داشته باشد، در تحلیل می‌بایست تغییر حرکت زمین و تغییر شکل برشی در مرز و سطح تماسی بین دو لایه خاک لحاظ گردد.



شکل ۴-۱۳- مدل‌های ساده شده تحلیل قاب (الف) بار شبه متمرکز برای تونل‌های عمیق، (ب) توزیع فشار شبه مثلثی برای تونل‌های کم عمق

۴-۳-۳- روش اندرکنش خاک و سازه به‌وسیله مدل‌های عددی

استفاده از روش ساده یا روش‌های تحلیلی، وابسته به میزان پیچیدگی سیستم اندرکنش خاک-سازه، شرایط خاک، سطح خطر زلزله و اهمیت سازه است. ممکن است برای تحلیل سیستم اصلی خاک-سازه موجود در ساختگاه نیاز به روش‌های عددی باشد. کاربرد مدل‌های عددی در مواردی است که روش‌های ساده شده از دقت کمتری برخوردار بوده و دارای عدم قطعیت‌های بیشتری باشند. این محدودیت‌ها شامل موارد زیر می‌باشند:

- برای پاسخ بیضوی، تونل دارای فرم کامل دایره‌ای و برای پاسخ اعوجاجی، تونل فرم مستطیلی داشته باشد.
- مصالح محصور کننده تونل یکنواخت و همسانگرد باشند.
- تونل عمیق بوده و از سطح زمین دور باشد به نوعی که متأثر از هیچ‌گونه انعکاس امواج لرزه‌ای از سطح زمین نباشد. در تونل‌های کم عمق نیز این اثر قابل صرف نظر باشد.
- تنها یک تونل در نظر گرفته می‌شود. بدین معنی که هیچ‌گونه اندرکنشی بین تونل‌ها و یا سازه‌های اطراف در نظر گرفته نمی‌شود.

همچنین در مواردی که ساختگاه در محیط لرزه خیز بسیار شدید واقع بوده و داده‌های تاریخی نشان از آسیب‌پذیری سازه‌های مشابه در زلزله‌های گذشته داشته باشد. در حالتی که پروفیل لایه‌های زیرین سازه شامل شرایط بسیار متغیر خاک و سنگ بستر باشند نیز باید از روش عددی استفاده کرد.

در صورت استفاده از تحلیل‌های مبتنی بر روش‌های محیط‌های پیوسته، ملاحظات زیر می‌بایست در توسعه مدل‌های عددی برای مقاطع تونل‌های تحت تغییرشکل‌های اعوجاجی و بیضوی مد نظر قرار بگیرد:

- مدل دوبعدی سازه تونل و خاک محصور کننده باید به همراه تغییر مکان‌های اعمالی ناشی از تحریک زلزله تحلیل شوند
- در مدل‌سازی‌های عددی، اثرات عرشه‌ها (دال‌ها) و دیوارهای داخلی باید بر میزان تمرکز تنش و تغییر مکان‌های تونل لحاظ شوند.

- بر اساس تحلیل‌های پاسخ لرزه‌ای ساختمان، تغییر مکان‌های میدان آزاد به خاطر انتشار موج برشی اعمال گردد. به‌طور کلی سه نوع تحلیل برای مدل‌های دوبعدی محیط پیوسته وجود دارد:
 - (۱) **روش شبه استاتیکی:** تغییر شکل زمین توسط ضرایب زلزله تولید شده و در محیط مدل‌سازی عددی که برای مقاصد تحلیل ساخته شده‌اند، اعمال می‌گردد. این ضرایب لرزه‌ای را می‌توان توسط یک تحلیل جداگانه یک بعدی مربوط به تحلیل پاسخ لرزه‌ای ساختمان تعیین نمود. این روش برای سازه‌های مدفون در عمق کم مناسب است. روند کلی استفاده از این روش به شرح زیر است:
 - یک مدل دوبعدی با استفاده از مدل‌های عددی ساخته شده که در آن کل ناحیه حفاری و سازوکار اندرکنشی خاک و سازه لحاظ شده باشد. لازم است تا ابعاد جانبی مدل به میزان کافی بزرگ اختیار شود که تا از اثرات شرایط مرزی بر روی مدل کاسته شود. شرایط مرزی کناره‌ها باید به‌گونه‌ای مدل شوند که تمامی تغییر مکان‌های افقی در مرزهای کناری آزاد بوده در حالی که در راستای قائم مقید شده باشند.
 - در مدل‌های دوبعدی محیط‌های پیوسته مدول برشی دینامیکی اولیه متناظر کرنش‌های کوچک یا سرعت موج برشی باید بر اساس تحلیل یک بعدی پاسخ ساختمان استخراج شود.
 - پروفایل بیشینه شتاب زمین در عمق که از تحلیل تک بعدی پاسخ ساختمان حاصل می‌گردد را می‌توان برای کل سیستم اندرکنشی خاک و سازه در راستای افقی و به‌صورت شبه استاتیکی اعمال نمود.
 - سازه تونل را می‌توان با استفاده از پروفیل بیشینه شتاب افقی ذکر شده در بالا و مدول برشی سازگار با کرنش در توده خاک مورد تحلیل قرار داد.
- مراحل گام به گام مدل‌سازی عددی طبق روش استاتیکی در بخش ۴-۳-۴ آورده شده است.
- (۲) **روش تحلیل تاریخچه زمانی دینامیکی:** در مواردی که رفتار سازه تونل در برابر بارگذاری ناشی از زلزله دینامیکی بوده و تأثیر اینرسی سازه تونل قابل ملاحظه باشد، می‌توان از روش دینامیکی تاریخچه زمانی برای بهبود و تدقیق تحلیل سود جست. در این روش، کل سیستم اندرکنشی خاک-سازه تحت تحریک‌های دینامیکی و تاریخچه زمانی قرار می‌گیرد. این تحریک‌ها به‌عنوان ورودی در تراز پایین سیستم اندرکنشی اعمال می‌گردد. توابع تاریخچه زمانی مورد استفاده برای این منظور باید با طیف طرح مورد نظر همخوانی داشته و دارای ویژگی‌هایی باشند که لرزه‌خیزی محیط ساختمان را شبیه‌سازی نموده و یا اینکه بتوان آن‌ها را بر اساس تحلیل یک بعدی پاسخ ساختمان توسعه داد (در نرم‌افزارهایی مانند SHAKE, DMOD, DEEPSOIL). در واقع می‌بایست توابع مورد نظر را در عمق مورد نیاز برای اعمال اندرکنش خاک-سازه در نظر گرفت. همچنین به منظور لحاظ کردن انتشار انرژی لرزه‌ای، باید مرزهای جذب انرژی ویژه در مدل‌سازی در نظر گرفته شده باشد.

۴-۳-۴- روش پیشنهادی برای تحلیل ایستگاه یا تونل

روش پیشنهادی این آیین‌نامه جهت تحلیل سازه‌های زیرزمینی مبتنی بر روش شبه استاتیکی بوده که در ادامه شرح آن آورده شده است.

الف- محاسبه پارامترهای لرزه‌ای

- مقدار V_s ، PGV ، PGA (سرعت انتشار موج برشی) و مدول برشی اولیه توده خاک (G_m یا G_{max}) باتوجه به دوره بازگشت مورد نظر و عمق متوسط قرارگیری ایستگاه یا تونل طبق بند ۴-۲-۳ تعیین می‌شود. مقدار PGA و PGV را می‌بایست برای عمق مورد نظر طبق جدول ۴-۵ اصلاح نمود.

ب- محاسبه کرنش برشی میدان آزاد خاک ($\gamma_{free-field}$ یا γ_{max})

کرنش برشی میدان آزاد خاک برابر با حداکثر مقدار بدست آمده از روش‌های بند ب ۱ و ب ۲ است.

ب ۱- در این روش مقدار کرنش برشی میدان آزاد با تصحیح مقدار مدول برشی خاک و بر اساس یک فرایند سعی و اصلاح انجام می‌پذیرد. بدین منظور گام‌های زیر می‌بایست انجام پذیرد:

(۱) G_m طبق ضوابط بند ۴-۲-۳ تعیین می‌شود.

(۲) با استفاده از V_s و رابطه زیر یک $\gamma_{free-field}$ اولیه تعیین می‌شود

$$\gamma_{free-field} = \frac{PGV}{V_s} \quad (۴۴-۴)$$

(۳) با استفاده از نمودارهای ارائه شده در اشکال ۴-۲ و ۴-۳، مقدار $\kappa = \frac{G}{G_m}$ تعیین می‌شود.

(۴) بر اساس مقدار κ و رابطه $V_{se} = \sqrt{\kappa} \times V_s$ سرعت موج برشی اصلاح می‌شود.

(۵) با استفاده از مرحله دوم و با سرعت اصلاح شده بار دیگر $\gamma_{free-field}$ تعیین می‌شود.

(۶) مراحل ۳ تا ۵ آنقدر تکرار می‌شود تا تغییرات $\gamma_{free-field}$ قابل چشم‌پوشی باشد.

ب ۲- پس از تعیین مدول برشی مؤثر خاک طبق جدول ۴-۶، اصلاح V_s نیز می‌بایست بر اساس ضریب اصلاح بدست آمده از این روش (κ) اصلاح گردد.

$$V_{se} = \sqrt{\kappa} \times V_s \quad (۴۵-۴)$$

حداکثر کرنش برشی توده خاک بکر عبارت است از:

$$\gamma_{free-field} = \frac{PGV}{V_{se}} \quad (۴۶-۴)$$

ب ۳- روش ساده شده دیگری برای تعیین بیشینه کرنش برشی میدان آزاد زمین نیز وجود دارد. استفاده از این روش به تنهایی فقط در مطالعات مرحله اول مجاز است.

$$\gamma_{\max} = \frac{\tau_{\max}}{G_m} \quad (۴۷-۴)$$

$$\tau_{\max} = (PGA)\sigma_v R_d \quad (۴۸-۴)$$

$$\sigma_v = \gamma_t (H + D) \quad (۴۹-۴)$$

$$R_d = \begin{cases} 1.0 - 0.0076z & z < 9m \\ 1.174 - 0.027z & 9m < z < 23m \\ 0.744 - 0.008z & 23m < z < 30m \\ 0.5 & z > 30m \end{cases}$$

τ_m : تنش برشی ناشی از زلزله بیشینه (kPa)

σ_v : فشار قائم کل سربار خاک در تراز پایین تونل (kPa)

γ_t : وزن واحد خاک (kN/m^3)

H: ضخامت پوشش خاک از سطح زمین تا بالاترین نقطه تونل (m)

D: ارتفاع تونل (یا قطر تونل با مقطع دایره‌ای) (m)

z: فاصله سطح زمین تا تراز پایینی تونل ($z = H + D$)

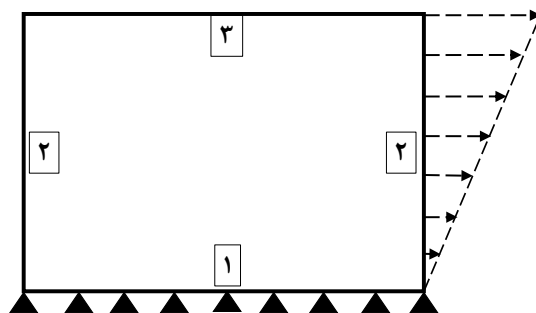
پ- انجام شبیه‌سازی زلزله

پس از تعیین پارامترهای فوق جهت انجام تحلیل اندرکنش می‌بایست مدل‌سازی در نرم‌افزارهای اندرکنشی خاک و سازه انجام گیرد. مراحل و فرضیات مدل‌سازی به شرح زیر است:

- ۱) مدل‌سازی به صورت دوبعدی در حالت کرنش مسطح انجام می‌گیرد
- ۲) محیط خاک الاستیک فرض می‌شود
- ۳) مدول برشی خاک برابر مدول برشی دینامیکی مؤثر در نظر گرفته می‌شود (مدول الاستیسته E با توجه به مدول برشی مؤثر تعیین گردد)
- ۴) کلیه تنش‌های برجا اعم از افقی و قائم برابر صفر در نظر گرفته می‌شود
- ۵) عرض مدل حدود ۱۰ برابر عرض سازه و عمق آن حداقل یک چهارم طول موج برشی در نظر گرفته شود.
- ۶) شرایط مرزی مدل‌سازی به صورت زیر در نظر گرفته شود.

جدول ۴-۹- درجه آزادی در مرزهای مختلف

شماره مرز	درجه آزادی در جهت x (u_x)	درجه آزادی در جهت y (u_y)
۱	مقید	مقید
۲	اعمال تغییرشکل محاسباتی	آزاد
۳	آزاد	آزاد



شکل ۴-۱۴ - شرایط مرزی مدل‌سازی

۷) مدل‌سازی سازه پوشش نهایی با استفاده از المان تیر خمشی با رفتار الاستیک انجام می‌شود.

۸) اتصال المان‌های سازه با خاک از طریق المان‌های واسط مناسب در نظر گرفته می‌شود.

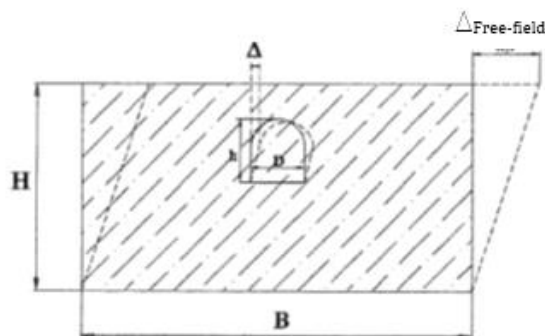
۹) ترک‌خوردگی اعضا بر اساس سطح زلزله مورد بررسی در مدل‌سازی لحاظ می‌گردد.

برای انجام این تحلیل نیاز به ساخت دو مدل محاسباتی مدل خاک بکر و مدل خاک-سازه است که در ادامه تشریح می‌گردد:

• مدل خاک بکر

در این مرحله مدل خاک بکر بدون در نظر گرفتن حفاری و جداره تونل تحت تغییر مکان اجباری با اندازه $\Delta_{\text{free-field}}$

مشابه شکل زیر قرار می‌گیرد:



شکل ۴-۱۵ - مدل خاک بکر

$$\Delta_{\text{free-field}} = \gamma_{\text{free-field}} \times H \quad (۵۰-۴)$$

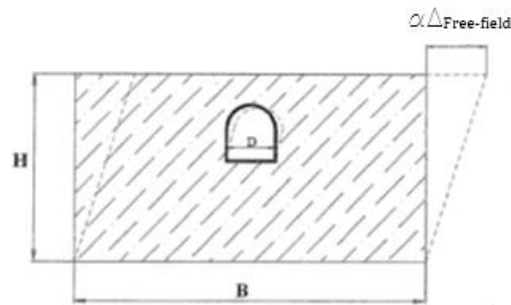
در ادامه تغییر مکان نسبی بالاترین و پایین‌ترین نقطه محل احداث سازه در توده خاک بکر اندازه‌گیری می‌شود:

$$\gamma = \frac{\Delta}{h} \quad \alpha = \frac{\gamma_{\text{free-field}}}{\gamma} \quad (۵۱-۴)$$

• مدل خاک و سازه

در این مدل، توده خاک و سازه، به صورت توأم مدل‌سازی شده و تحت تغییر مکان مثلی با اندازه $\alpha \times \Delta_{\text{free-field}}$ در

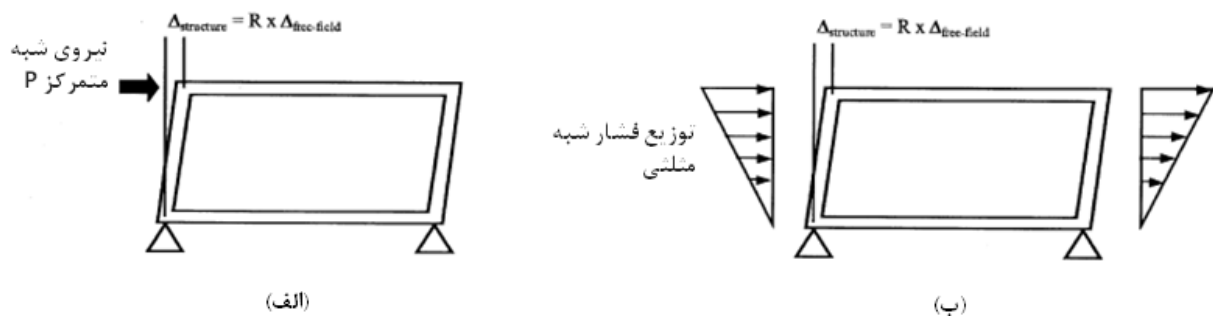
مرزهای قائم توده خاک مشابه شکل زیر قرار می‌گیرد:



شکل ۴-۱۶- مدل خاک و سازه

پس از محاسبه اعوجاج تحمیلی به سازه از مدل خاک سازه شکل ۴-۱۷، می‌بایست نیروی معادلی در سازه ایجاد کرد که این اعوجاج را تأمین کند. برای ایستگاه‌های با سربار بیش از ۳۰ متر از الگوی بارگذاری الف و برای ایستگاه‌های با سربار کمتر از ۳۰ متر از الگوی بارگذاری ب می‌بایست استفاده گردد (پیشنهاد می‌شود هر دو نوع الگو بررسی و حالات بحرانی در نظر گرفته شود).

توجه شود برای سازه‌های با عمق زیاد، بیشتر اعوجاج به واسطه نیروهای برشی که در سطوح بیرونی سقف به وجود می‌آید اعمال می‌گردد، لذا می‌توان بارگذاری را با اعمال یک بار متمرکز در محل اتصال سقف به دیوار ساده‌سازی کرد. برای تونل‌های کم‌عمق، نیروی برشی پدید آمده در سطح تماس سقف و خاک با کاهش روباره کاهش می‌یابد و نیروی خارجی غالب که موجب تغییر شکل اعوجاجی می‌گردد تدریجاً از نیروی برشی در سطح تماس سقف و خاک به فشار نرمال وارد بر سطح جانبی تبدیل می‌شود، لذا یک توزیع فشار مثلثی به مدل اعمال می‌گردد.



(الف): شبه بار متمرکز برای تونل‌های عمیق (ب): شبه فشار مثلثی برای تونل‌های کم عمق

شکل ۴-۱۷- مدل‌های ساده شده قابی

در مدل‌سازی لرزه‌ای توجه به نکات زیر الزامی است.

به منظور تعیین نیروهای داخلی سازه ناشی از بارگذاری زلزله شرایط تکیه‌گاهی مطابق شکل ۴-۱۷ است. در تحلیل سازه در برابر زلزله، تحلیل سازه با طول واحد (برای بخشی بدون بازشوی کناری در دیوار) و یا با طولی محدود در دو طرف بازشوهای دیواره جانبی انجام خواهد شد و نتایج حاصله با نتایج تحلیل‌های استاتیک ترکیب شده و تقویت آرماتورهای سازه در محل‌های لازم صورت خواهد گرفت. بدیهی است مدل‌سازی سازه به صورت سه‌بعدی عملاً

تطابق با فرضیات هشاش نداشته و عملکرد صلب دیوارهای طرفین ایستگاه، عملاً امکان ایجاد اعوجاج در همه طول ایستگاه را نخواهند داد. پیشنهاد می‌شود در مدل‌های سه‌بعدی نیز از نتایج تحلیل دوبعدی استفاده شود.

۴-۴- روش تحلیل و ارزیابی اثرات ماندگار زمین

در تحلیل و طراحی لرزه‌ای می‌بایست پایداری زمین محصور کننده، سازه‌های تونل و خاک‌های طبیعی و پرکننده‌ها که می‌توانند عملکرد سازه را در حین و بعد از وقوع زلزله تحت تأثیر قرار دهند، در نظر گرفته شوند. در این ارزیابی باید احتمال گسیختگی زمین به دلیل گسیختگی در گسل، حرکات صفحات تکتونیکی، روانگرایی، نشست‌های ناشی از تحریک زلزله، ناپایداری شیب‌ها و همچنین افزایش در فشار جانبی مد نظر قرار گیرد. به طور کلی سازه تونل توانایی تحمل تغییر مکان‌های بزرگ اعمالی از طرف زمین را ندارد. طراحی مناسب سازه تونل در برابر ناپایداری‌های زمین می‌تواند شامل موارد زیر باشد: (۱) پایدارسازی زمین، (۲) جایگزینی خاک‌های سست، (۳) جابه‌جایی محل تونل یا احداث سازه در عمق بیشتر و یا تغییر در پلان به منظور عبور از ناحیه بحرانی.

۴-۴-۱- روانگرایی و تغییر مکان‌های ناشی از روانگرایی زمین

اثرات روانگرایی و تغییر مکان‌های ناشی از روانگرایی می‌بایست در نقاط مربوطه در راستای تونل مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرد. این اثرات شامل: (۱) بلندشدگی^۱، نیروی قائم ناشی از فشار آب^۲ و شناوری^۳ سازه‌های زیرزمینی، (۲) تغییر مکان‌های بزرگ جانبی، (۳) تغییر مکان‌ها و نشست‌های بعد از روانگرایی (نشست‌های تفاضلی و کلی) است. جهت پیش‌بینی وقوع روانگرایی و راه‌های مقابله با آن می‌بایست به فصل ۱۳ دستورالعمل طراحی سازه‌های ساحلی (نشریه ۶۳۱) مراجعه شود. باید توجه داشت خاک بستر که تا عمق ۲۰ متری زیر تراز ایستگاه یا تونل قرار دارند، باید جهت پیش‌بینی روانگرایی بررسی شوند. با این حال، چنانچه آسیب جدی سازه در اثر روانگرایی در اعماق بیش از ۲۰ متر پیش‌بینی می‌شود یا هنگامی که لایه خاک مستعد روانگرایی، تا عمق بیش از ۲۰ متر ادامه داشته باشد، فرایند پیش‌بینی روانگرایی باید در این لایه‌ها نیز مورد بررسی قرار گیرد. ضوابط ارائه شده در فصل ششم استاندارد ۲۸۰۰ نیز می‌بایست رعایت گردد.

پس از وقوع روانگرایی اضافه فشار آب بعد از زلزله به صورت تدریجی کاهش یافته و در نتیجه نشست رخ می‌دهد. میزان نشست‌های بعد از روانگرایی می‌بایست با ضرب کرنش حجمی در ضخامت لایه روانگرا و بر پایه تنش برشی چرخه‌ای متوسط برآورد شود. این نشست‌ها که طبق رویه تشریح شده در بالا محاسبه می‌شوند، نشست‌های کل بعد از روانگرایی می‌باشند. تونل‌ها نه تنها می‌بایست در برابر نشست‌های کلی طراحی گردند، بلکه می‌بایست نشست‌های تفاضلی نیز در

^۱ - Uplift

^۲ - Buoyancy

^۳ - Floation

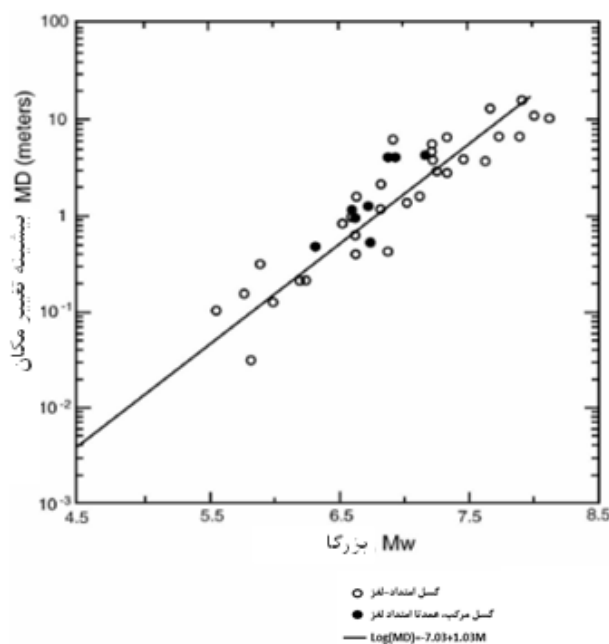
روند طراحی لحاظ گردند. حداقل نشست تفاضلی بکار گرفته شده در طراحی باید نصف نشست کل باشد. در صورت نیاز به کنترل سازه در برابر روانگرایی استفاده از تحلیل عددی بر اساس مراجع معتبر پیشنهاد می‌گردد.

۴-۴-۲- ناپایداری شیب لرزه‌ای و زمین لغزش‌ها

پتانسیل زمین لغزش‌های ناشی از زلزله و ناپایداری شیب‌ها باید در طول تونل مورد ارزیابی و بررسی قرار گیرد. اگر برای این منظور از روش پایداری شبه استاتیکی استفاده گردید، نسبت ظرفیت به تقاضا برای زلزله‌های ODE و MDE نباید کمتر از واحد باشد. در غیر اینصورت، می‌بایست مطالعه ضربه بر اساس حرکت‌های ناشی از تحریک زلزله و با استفاده از تحلیل تاریخچه زمانی نیومارک صورت گیرد. احتمال تأثیر حرکات شیب بر روی سازه نیز می‌بایست مورد بررسی قرار گیرد. اگر نتایج این ارزیابی بیانگر عملکرد غیر قابل قبول سازه‌ها باشد، اقدامات لازم و مناسب برای بهبود عملکرد می‌بایست فراهم گردد.

۴-۴-۳- گسلش

ارزیابی رفتار یک تونل تحت تغییر مکان برشی مستقیم در راستای گسل شامل توصیف تغییر مکان میدان آزاد (تغییر مکان‌ها در غیاب تونل که ناحیه گسل تونل را قطع می‌کند)، و ارزیابی اثرات تغییر مکان توصیفی بر روی تونل است. شکل ۴-۱۸ مثالی برای چنین رابطه‌ای است که نشان می‌دهد میزان تغییر مکان به‌طور زیادی وابسته به بزرگای زلزله بوده و می‌تواند به مقادیر بیشینه چند متر نیز برای زلزله‌های بزرگ برسد.



شکل ۴-۱۸- رابطه بین بیشینه تغییر مکان سطح گسل و بزرگای زلزله M_w (Wells and Coppersmith 1994)

لازم به توضیح است که بررسی جابجائی و گسیختگی در طول یک گسل نشان می‌دهد که میزان جابه‌جایی در نقاط مختلف در طول گسل یکسان نیست. اکثر روابطی که برای برآورد جابه‌جایی با استفاده از بزرگا ارائه شده‌اند بر اساس تحلیل‌های انجام شده بر روی حداکثر مقادیر جابجائی بوده‌اند. بنابراین مقادیر جابجائی که با این روابط بدست می‌آید در واقع مطابق با این فرض است که در اثر زلزله حداکثر جابجائی در محل مورد بررسی رخ می‌دهد ولی محاسبات نشان می‌دهد که حداکثر مقدار جابجائی محاسبه شده، تنها در قسمت کوچکی از طول گسیختگی - که معمولاً در حدود ۳ تا ۵ درصد از طول کل است - رخ می‌دهد.

به‌طور کلی، برای ارزیابی تونل‌ها تحت تغییر مکان‌های گسل می‌توان از روندهای تحلیلی استفاده کرد که برای خطوط انتقال لوله‌های مدفون توسعه یافته‌اند. سه روش تحلیلی به منظور ارزیابی و طراحی خطی سازه‌های مدفون استفاده شده است این روش‌ها عبارت‌اند از: (۱) روش نیومارک- هال، (۲) روش کندی و همکاران، (۳) روش اجزا محدود (یا تفاضل محدود). هرچند برای ارزیابی کامل تونل‌های عبوری از صفحه گسل، اعتقاد بر این است که روش اجزا محدود (یا تفاضل محدود) از روش‌های دیگر مناسب‌تر است.

با توجه به تغییر مکان‌های گسل، بهترین رویکرد، اجتناب از عبور کردن از هرگونه گسل فعال است. اگر این رویکرد امکان‌پذیر نباشد، فلسفه کلی طرح پذیرش و در نظر گرفتن تغییر مکان‌های اعمالی توسط راهکارهای زیر است.

- استفاده از درزهای انعطاف‌پذیر که موجب افزایش شکل‌پذیری تونل در جهت طولی می‌شوند. باید توجه داشت در صورتی که نتایج تحلیل پاسخ طولی تونل نشان دهد که نیاز لرزه‌ای بزرگ‌تر از ظرفیت سازه تونل است، می‌بایست از مشارکت اتصالات یا اعضای دیگر برای کاهش تقاضای لرزه‌ای استفاده نمود. در این صورت، نیاز تغییر مکان‌های لرزه‌ای باید بر اساس مدل‌های عددی سه‌بعدی تعیین شده که توانایی مدل‌سازی پاسخ طولی تونل را با در نظر گرفتن عملکرد اتصالات داشته باشد. لازم به ذکر است که اتصالات لرزه‌ای قابلیت استهلاک تغییر مکان‌های بزرگ اعمالی از زمین به دلیل تحریک زلزله را دارند. این استهلاک از طریق حرکت یا دوران نسبی مقاطع مختلف تونل نسبت به یکدیگر حاصل شده و موجب کاهش نیاز لرزه‌ای در سایر نقاط سازه تونل می‌گردد.
- افزایش مقطع تونل در محل تقاطع با گسل به منظور فراهم کردن فضای کافی برای اصلاح مقطع داخلی تونل در صورتی که در اثر حرکت گسل دچار تغییر شکل شود.
- تزریق مواد نرم و شکل‌پذیر در فضای پشت پوشش تونل که موجب جذب مقداری از جابه‌جایی گسل می‌شود.
- استفاده از سازه شکل‌پذیر برای تونل تا پتانسیل ناپایداری برای جداره تونل به حداقل برسد.
- در مواردیکه اندازه تغییر مکان گسل محدود بوده و یا عرض ناحیه برشی گسل به نحوی در نظر گرفته شود که تغییر مکان گسل به‌طور تدریجی در طول مشخصی کاهش یابد، طراحی صلب جداره تونل برای مقابله با تغییر مکان‌های ممکن است امکان‌پذیر است. هرچند که سازه‌ها ممکن هستند تحت نیروهای بزرگ محوری، برشی و لنگر خمشی قرار گیرند.

۴-۴- ملاحظات لرزه‌ای دیوارهای حائل

دیوارهای حائل می‌بایست الزامات پایداری داخلی، خارجی و کلی را در حین زلزله اقلان نمایند. فشار جانبی لرزه‌ای اعمالی از طرف خاک، نیروهای اینرسی و حالت حدی ناشی از ترکیب بارگذاری حالت نهایی I جدول ۳-۳ با توجه به موارد زیر می‌بایست در طراحی در نظر گرفته شود:

- طراحی لرزه‌ای دیوارها بر اساس گزارش تحلیل خطر و برای زلزله با دوره بازگشت ۹۵۰ تا ۱۰۰۰ سال انجام می‌پذیرد.
- در کلیه حالت‌های نهایی ضریب کاهش مقاومت ۱ در نظر گرفته می‌شود.
- در بررسی پایداری کلی لرزه‌ای دیوار حائل، ضریب کاهش مقاومت ۰/۹ در نظر گرفته شود.
- همچنین در کنترل ظرفیت باربری لرزه‌ای، ضریب کاهش مقاومت ۰/۸ برای دیوارهای حائل وزنی در نظر گرفته شود.
- برای ارزیابی لرزه‌ای خروج از مرکزیت دیوارها با شالوده‌های مستقر بر خاک و سنگ بستر، لازم است تا نقطه اثر برآیند نیروهای عکس‌العمل برای $\gamma_{EQ} = 0.0$ در محدوده دو سوم میانی پی و برای $\gamma_{EQ} = 1.0$ در محدوده هشت دهم میانی پی قرار گیرد. برای مقادیر γ_{EQ} بین صفر و یک، نقطه اثر عکس‌العمل باید از طریق درونیابی خطی تعیین گردد.

۴-۲-۱- دیوارهای حائل وزنی

دیوارهای حائل وزنی و نیمه وزنی صلب می‌بایست الزامات پایداری داخلی، خارجی و کلی را در حین زلزله اقلان نمایند. نیروی جانبی کل ناشی از فشار خاک و بار لرزه‌ای باید با ترکیب اثر P_{AE} و P_{IR} تعیین گردد.

$$P_{IR} = k_h (W_w + W_s) \quad (۵۲-۴)$$

P_{AE} : نیروی دینامیکی فشار جانبی خاک (kN)

P_{IR} : نیروی اینرسی جانبی ناشی از بار لرزه‌ای جرم دیوار (kN)

k_h : ضریب شتاب افقی لرزه‌ای

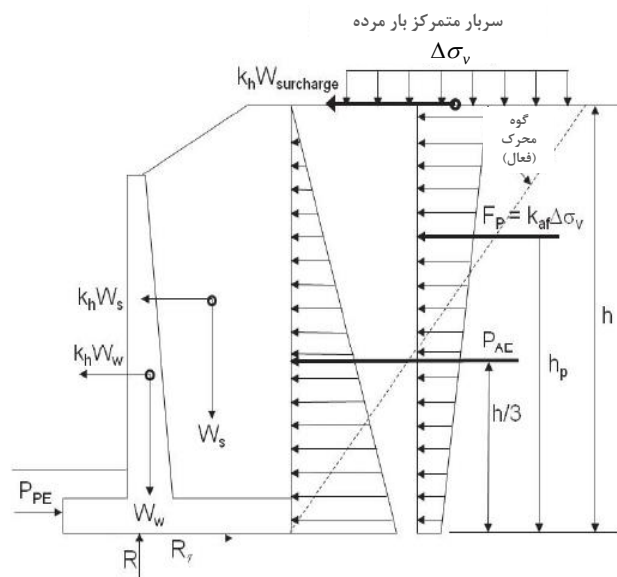
W_w : وزن دیوار (kN)

W_s : وزن خاک بالای دیوار شامل پاشنه دیوار (kN)

برای بررسی پایداری دیوار با در نظر گرفتن ترکیب اثرات P_{AE} و P_{IR} و همچنین فرض عدم همزمانی، دو حالت زیر را باید برای این منظور در نظر گرفت:

- ۱۰۰ درصد فشار لرزه‌ای خاک (P_{AE}) به علاوه ۵۰ درصد نیروی اینرسی دیوار (P_{IR})

- ۵۰ درصد P_{AE} که می‌بایست بزرگ‌تر از فشار استاتیکی محرک جانبی خاک باشد به علاوه ۱۰۰ درصد نیروی اینرسی دیوار (P_{IR})
- محافظه‌کارانه‌ترین مقادیر حاصل از دو حالت فوق می‌بایست برای طراحی دیوار بکار گرفته شود. در صورت صلاحدید کارفرما، ممکن است بتوان از روش‌های جایگزین و یا پیچیده‌تر عددی برای این منظور با فرض عدم همزمانی P_{AE} و P_{IR} استفاده کرد. همچنین توجه به نکات زیر ضروری است:
- برای خاک‌های چسبنده، پارامترهای تنش کل باید بر اساس آزمایش‌های زهکشی نشده در حین زلزله مورد استفاده قرار گیرند.
- برای خاک‌های دانه‌ای، زاویه اصطکاک تنش مؤثر می‌بایست استفاده شود.
- برای خاک‌های چسبنده حساس و یا خاک‌های دانه‌ای اشباع، احتمال کاهش مقاومت ناشی از زلزله باید در تحلیل مد نظر قرار گیرد.
- برای طراحی سازه‌ای دیوار حائل، برخلاف محاسبات مربوط به ضریب ایمنی پایداری کلی، نیروی اینرسی مرتبط با جرم خاک بر روی پاشنه دیوار به فشار فعال لرزه‌ای خاک اضافه نمی‌شود.
- P_{AE} حاصل ترکیب اثرات فشار جانبی استاتیکی و دینامیکی خاک است و فشار استاتیکی خاک که بر اساس ضریب فشار جانبی K_a محاسبه می‌شود، نباید با فشار جانبی لرزه‌ای خاک جمع شود. در حین وقوع زلزله، ضریب فشار جانبی استاتیکی خاک K_a به دلیل نیروهای ناشی از اینرسی بر روی گوه فعال متأثر از تحریک زلزله، به مقدار K_{ae} افزایش می‌یابد. P_{AE} شامل هیچ‌گونه نیروهای جانبی اضافه حاصل از سربارهای دائم روی دیوار نیست. به‌طور مثال در شکل ۴-۱۹ نیروی استاتیکی F_P و نیروی دینامیکی $k_h W_{surcharge}$ می‌بایست به‌صورت جداگانه اعمال گردد. در شکل ۴-۱۹، $W_{surcharge}$ وزن سربار است.



شکل ۴-۱۹- دیاگرام نیروی لرزه‌ای برای ارزیابی پایداری خارجی دیوار وزنی

نیروی اینرسی ناشی از مشارکت سازه، می‌تواند بر اساس ضریب رفتار سازه (ضریب اصلاح پاسخ) R_u کاهش یابد. جهت تعیین ضریب رفتار سازه می‌بایست به استاندارد ۲۸۰۰ مراجعه کرد.

ضریب شتاب لرزه‌ای بر اساس یکی از روش‌های "الف" الی "پ" تعیین می‌گردد. علاوه بر این روش‌ها می‌توان از مراجع معتبر دیگر نیز با ارائه مستندات کافی استفاده نمود.

الف- روش Kavazanjian و همکاران

در این روش ضریب افقی لرزه‌ای (k_h) بر اساس نسبت شتاب لرزه‌ای و تغییر مکان جانبی دیوار طبق رابطه ۴-۲ محاسبه می‌گردد.

$$k_h = 1.66 A_s \left(\frac{A_s}{d} \right)^{0.25} \quad (۵۳-۴)$$

$$A_s = F_{PGA} PGA \quad (۵۴-۴)$$

A_s : ضریب شتاب لرزه‌ای (PGA)

d : تغییر مکان جانبی دیوار (میلی‌متر)

F_{PGA} : ضریب اصلاح ساختگاه بر اساس نوع خاک و بیشینه شتاب (جدول ۴-۲)

PGA: حداکثر شتاب زمین (PGA)

رابطه ۴-۵۳ می‌بایست برای تغییر مکان‌های بزرگ‌تر از ۲۵ میلیمتر و کمتر از ۲۰۰ میلی‌متر استفاده شود. از آنجایی که این روش میزان پراکندگی امواج را در نظر نمی‌گیرد، لذا نسبت به دو روش دیگر که در ادامه ارائه شده، محافظه‌کارانه‌تر است.

برای تمامی ساختگاه‌ها به‌جز کلاس A و B، متوسط تغییر مکان (d) بر حسب میلی‌متر، را می‌توان بر اساس شتاب متناظر تسلیم دیوار (k_y) به‌صورت زیر محاسبه نمود.

$$\log d = 2.43 - 0.74 \log \left(\frac{k_y}{k_{h0}} \right) + 3.27 \log \left(\frac{1 - k_y}{k_{h0}} \right) - 0.8 \log k_{h0} + 1.59 \log (PGV) \quad (۵۵-۴)$$

$$k_{h0} = F_{PGA} PGA \quad (۵۶-۴)$$

به‌طور مشابه، برای کلاس‌های A و B نیز می‌توان متوسط تغییر مکان دیوار (بر حسب میلی‌متر) را محاسبه نمود.

$$\log d = 1.88 - 0.93 \log \left(\frac{k_y}{k_{h0}} \right) + 4.52 \log \left(1 - \frac{k_y}{k_{h0}} \right) - 0.46 \log k_{h0} + 1.12 \log (PGV) \quad (۵۷-۴)$$

شتاب تسلیم ضریب زلزله‌ای متناظر با حالتی است که در آن ضریب ایمنی پایداری دیوار در روش تعادل حدی برابر ۱ است.

ب- روش Anderson و همکاران

در این روش ضریب لرزه‌ای افقی برای دیوارهای حائل با ارتفاع بین ۶ تا ۱۸ متر توسط رابطه ۴-۴ محاسبه می‌گردد.

$$k_h = \alpha k_{h0} \quad (۵۸-۴)$$

α : ضریب کاهش شتاب در راستای ارتفاع دیوار

برای خاک نوع C, D و E (جدول ۴-۴) مقدار α عبارت است از:

$$\alpha = 1 + 0.03h(0.5\beta - 1) \quad (۵۹-۴)$$

$$\beta = \frac{F_v S_1}{k_{h0}} \quad (۶۰-۴)$$

$$k_{h0} = F_{PGA} PGA \quad (۶۱-۴)$$

h : ارتفاع (m)

F_v : ضریب اصلاح نوع خاک ساختگاه (جدول ۴-۳)

برای خاک‌های نوع A و B از ۱/۲ برابر مقدار α در رابطه (۵۹-۴) استفاده شود.

برای دیوارها با ارتفاع بلندتر از ۱۸ متر، می‌بایست مطالعات ویژه لرزه‌ای با در نظر گرفتن مدل‌سازی عددی دینامیکی انجام گردد.

پ- روش Bray و همکاران

ضریب افقی لرزه‌ای را می‌توان بر اساس رابطه ۴-۶۲ محاسبه نمود. این رابطه به طور مستقیم وابسته به شتاب طیفی، دوره تناوب غالب و تغییر مکان دیوار است.

$$k_h = \exp\left(\frac{-a + \sqrt{b}}{0.66}\right) \quad (۶۲-۴)$$

$$a = 2.83 - 0.566 \ln(S_a) \quad (۶۳-۴)$$

$$b = a^2 - 1.33 \left[\ln(d) - 2.1 - 3.04 \ln(S_a) + 0.244 (\ln(S_a))^2 - 1.5T_s - 0.278(M-7) - \varepsilon \right] \quad (۶۴-۴)$$

S_a : شتاب طیفی متناظر با ۵٪ میرایی در دوره تناوب $1/5T_s$

d : حداکثر تغییر مکان جانبی دیوار (mm)

M : بزرگای زلزله طرح

T_s : دوره تناوب غالب دیوار (s)

ε : متغیر توزیع تصادفی نرمال با احتساب متوسط صفر و انحراف معیار ۰/۶۶

برای تخمین k_h با فرض D_a به عنوان میانه تغییر مکان جانبی دیوار، لازم است تا ε برابر با صفر در نظر گرفته شود.

دوره تناوب غالب دیوار نیز از رابطه زیر تعیین می‌گردد.

$$T_s = 4 \frac{H'}{V_s} \quad (۴-۶۵)$$

H' : ۸۰ درصد ارتفاع دیوار از پایین پاشنه تا سطح زمین در نقطه بالای پاشنه (m)

V_s : سرعت موج برشی در خاک پشت دیوار (m/s)

۴-۲-۱- محاسبه فشار محرک و مقاوم لرزه‌ای

برای تعیین فشار لرزه‌ای محرک و مقاوم وارد بر دیوار حائل، می‌توان به آیین‌نامه‌های معتبر و یا مفاد ارائه شده در بخش‌های ۱۴-۴-۱ و ۱۴-۴-۳ و نمودارهای بخش ۱۴-۷ بازنگری اول راهنمای طراحی دیوارهای حائل (ضابطه شماره ۳۰۸) مراجعه کرد. هرچند کلیه ملاحظات زیر می‌بایست در استفاده از آیین‌نامه‌های معتبر رعایت گردد.

- ضریب لرزه‌ای k_h می‌بایست بر اساس بخش ۴-۲-۱ تعیین گردد.
- برای فشارهای فعال لرزه‌ای، روش مونونوبه اوکابه (M-O) و یا روش (GLE^۱) باید استفاده شود. برای هندسه دیوار و یا شرایط ساختگاه که روش M-O مناسب نیست، روش GLE می‌بایست استفاده شود. فشار محرک خارجی محاسبه شده از روش تعادل محدود تعمیم یافته (GLE) در ارتفاع دیوار (h) توزیع شده و باید به‌عنوان فشار لرزه‌ای خاک مورد استفاده قرار گیرد.
- آب زیر زمینی در داخل گوه فعال و یا شرایط غرق آبی (نظیر حالتی که دیوار حائل در معرض آب باشد) می‌تواند میزان فشار محرک لرزه‌ای خاک را تحت تأثیر قرار دهد. برای ارزیابی اثرات آب زیرزمینی، میانگین متوسط لحظه‌ای تراز آب زیر زمینی می‌بایست در نظر گرفته شود. اگر خاک داخل گوه کاملاً اشباع باشد، برای ارزیابی و تعیین فشار خاک بر اساس روش M-O با فرض اینکه خاک و آب به‌صورت یکپارچه حرکت می‌کنند، باید از وزن مخصوص کل خاک (γ_t) استفاده شود. این فرض همچنین برای خاکهای زهکشی نشده هم قابل کاربرد خواهد بود.

۴-۲-۲- دیوارهای حائل طره‌ای غیر وزنی

تحلیل لرزه‌ای دیوارهای حائل طره‌ای غیر وزنی باید نشان دهد که دیوار قادر به حفظ پایداری کلی بوده و همچنین قادر به تحمل فشارهای جانبی لرزه‌ای خاک بدون لنگرهای خمشی و نیروهای برشی بزرگ اعمالی بر مقطع دیوار باشد. روشهای تعادل و یا تحلیل‌های عددی تغییر مکان باید برای کنترل و تأیید عملکرد دیوار بکار گرفته شوند. مقاومت دیوارهای طره‌ای غیر وزنی، با استفاده از مقاومت فشار مقاوم خاک پایین‌تر از تراز حفاری، در برابر بارهای اعمالی ناشی از زلزله تأمین می‌شود. سختی مقطع دیوار در بالای تراز حفاری باید برای انتقال نیروهای لرزه‌ای اعمالی از

^۱ - Generalized Limit Equilibrium

طرف خاک پشت دیوار به خاک بستر (پایین از تراز حفاری) کافی باشد. ارزیابی کفایت لرزه‌ای دیوار با توجه به نیاز فشار لرزه‌ای محرک خاک و ظرفیت خاک از طریق مقاومت فشار مقاوم لرزه‌ای خاک تعیین می‌گردد.

در دیوارهای طره‌ای انعطاف‌پذیر، می‌توان از نیروهای ناشی از اینرسی دیوار در تعیین نیروهای طراحی لرزه‌ای صرف‌نظر کرد.

برای پایداری دیوارهای طره‌ای غیروزی دو نوع کنترل وجود دارد: پایداری کلی و داخلی. بر خلاف دیوارهای وزنی و نیمه وزنی، کنترل لغزش، واژگونی و باربری برای طراحی این نوع دیوارها در نظر گرفته نمی‌شوند. با طراحی ابعاد دیوار بر اساس فشارهای اعمالی از طرف خاک، الزامات تعادل برای پایداری خارجی نیز می‌بایست اکتفا گردد.

کنترل پایداری کلی برای بارهای لرزه‌ای شامل تحلیل شیب گسیختگی بوده که حتی تا تراز پایین‌تر از پایه دیوار نیز امتداد خواهد یافت. معمولاً طول مهاری و مدفون دیوار با عملکرد دائمی، $1/5$ تا 2 برابر ارتفاع دیوار در بالای تراز حفاری است. برای چنین عمقی، پایداری کلی معمولاً در طراحی تأثیر گذار نبوده مگر در مواردیکه لایه‌های نرم خاک در زیر پنجه دیوار حضور داشته باشند.

تحلیل پایداری کلی با استفاده از برنامه‌ها و الگوریتم‌های پایداری شیب‌ها صورت می‌پذیرد. سطوح گسیختگی بکار رفته در تحلیل باید معمولاً تا پایین‌تر از عمق اعضای سازه‌ای امتداد یابند.

پایداری داخلی برای دیوارهای غیر وزنی طره‌ای در واقع به لنگرها و نیروهای برشی اشاره می‌کند که در دیوار به دلیل بارهای لرزه‌ای حاصل می‌شوند.

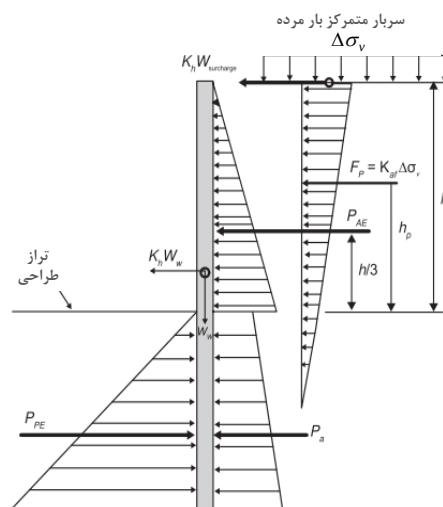
نیروهای اینرسی و فشارهای جانبی خاک مورد نیاز برای طراحی لرزه‌ای باید بر اساس بخش ۴-۲-۱ تعیین گردد.

$(W_s=0)$ فشار حاصله محرک لرزه‌ای خاک باید بر اساس مطالب بخش قبل و شکل ۴-۲۰ در ارتفاع دیوار و بالای تراز حفاری توزیع گردد.

برای کاهش ضریب شتاب لرزه‌ای جانبی (k_{ho})، در اثر تغییر مکان جانبی دیوار، تحلیل‌ها می‌بایست نشان دهند که تغییر مکان‌های متناظر با شتاب تسلیم به هیچکدام از حالت‌های زیر منجر نمی‌شوند:

- اعضای تشکیل دهنده دیوار تسلیم شوند. این شامل دیوارهای ساخته شده با شمع نیز است.
- بارهای وارده بر سیستم‌های باربر جانبی (نظیر انکرها و دیوارهای مهار شده با انکر) از میزان مقاومت ضریب‌دار تجاوز نماید.

- تغییر مکان‌های غیرقابل پذیرش و یا خسارت به ابنیه نزدیک به دیوار وارد شود.
- اگر اثر چسبندگی در کاهش فشار لرزه‌ای مقاوم بر روی دیوار مد نظر باشد، کاهش در فشار خاک به دلیل چسبندگی نباید با کاهش در فشار خاک به دلیل تغییر مکان افقی دیوار ترکیب شود.



شکل ۴-۲- دیاگرام نیروی لرزه‌ای برای ارزیابی پایداری خارجی دیوار طره‌ای غیر وزنی

برای تعیین فشار مقاوم لرزه‌ای باید اصطکاک سطح تماسی، سطح گسیختگی غیرخطی شکل گرفته در حین بارگذاری فشار مقاوم و پاسخ اینرسی خاک داخل گوه فشار مقاوم برای عمق بیشتر از $1/67$ متر در نظر گرفته شوند. چسبندگی و زاویه اصطکاک داخلی خاک نیز باید در محاسبات در نظر گرفته شوند. در صورت نبود اطلاعات و نتایج برای بار لرزه‌ای، اصطکاک سطح تماسی دیوار را می‌توان به اندازه دو سوم زاویه اصطکاک خاک فرض نموده و باید برای محاسبه فشارهای مقاوم لرزه‌ای در نظر گرفته شود.

۴-۳- ملاحظات لرزه‌ای شفت‌های قائم

ملاحظات اولیه لرزه‌ای برای طراحی سازه‌های شفت‌های قائم، شامل در نظر گرفتن کرنش‌های انحنایی و نیروهای برشی جداره تونل بوده که ناشی از کرنش‌های برشی زمین به دلیل انتشار موج‌های برشی می‌باشند. به ویژه نیازهای نیرو و تغییر مکان در مواردی که شفت‌ها در خاک‌های نرم و عمیق مدفون باشند و یا از مرز دو لایه متفاوت خاک با سختی‌های متفاوت عبور کنند، بحرانی و حائز اهمیت خواهند بود. رویه کلی مورد استفاده برای ارزیابی اثرات کرنش‌های برشی زمین بر روی سازه‌های شفت به دلیل انتشار موج‌های برشی در روش تحلیل به‌وسیله مدل‌سازی عددی است. روش عددی به‌صورت مدل‌سازی سه‌بعدی و با فرآیندی مشابه روش ارائه شده برای سازه‌های کرنش مسطح است. به جای استفاده از روش دقیق‌تر فوق استفاده از روش‌های ساده شده بر اساس منابع معتبر نیز مجاز است. استفاده از رابطه ارائه شده در نشریه ۳۰۸ برای اضافه فشار لرزه‌ای وارد بر دیوار نیز می‌تواند در طرح لرزه‌ای شفت قائم به کار رود. این فشار به‌صورت یکنواخت بر دیوار شفت اعمال می‌شود.

$$\Delta P_{AE} = 1.25 k_a A \gamma H \quad (۴-۶۶)$$

k_a : ضریب فشار جانبی محرک

H : ارتفاع دیوار (m)

A: شتاب حداکثر زمین با اعمال ضریب کاهشی مربوط به عمق مورد نظر (PGA)

۴-۴- ملاحظات لرزه‌ای ایستگاه‌های روزمینی و یا سازه‌های جنبی روزمینی

عمر مفید سازه‌ایستگاه روزمینی و سازه مسیر، سازه مرکز کنترل و فرمان، سازه‌های هواکش روزمینی و یا رکتیفایر روزمینی و کلیه سازه‌های جنبی (مانند ورودی‌ها)، ۱۰۰ سال است و لذا در گزارش لرزه‌خیزی می‌بایست با توجه به عمر مفید سازه و احتمال وقوع زلزله، خطر لرزه‌ای با دوره بازگشت متناسب ارائه شود.

به منظور طرح لرزه‌ای سازه‌های روزمینی می‌توان از هر یک از روش‌های مجاز استاندارد ۲۸۰۰ اعم از استاتیکی معادل و یا دینامیکی با رعایت موارد مندرج در استاندارد ۲۸۰۰ استفاده کرد. علاوه بر مفاد استاندارد ۲۸۰۰ رعایت موارد زیر نیز الزامی است.

زلزله طرح زلزله‌ای است که احتمال فراگذشت آن در ۱۰۰ سال ۱۰ درصد باشد. دوره بازگشت این زلزله ۹۵۰ سال است.

زلزله بهره‌برداری زلزله‌ای است که احتمال فراگذشت آن در ۱۰۰ سال ۹۹/۵ درصد باشد. دوره بازگشت این زلزله ۲۰ سال است.

سازه ایستگاه یا مسیر روزمینی و یا اجزا سازه جنبی از نظر اهمیت جز سازه با اهمیت خیلی زیاد محسوب می‌شود. استفاده از هر نوع سیستم باربر جانبی اعم از فولادی و بتنی و... متوسط و ویژه برای طراحی سازه‌ایستگاه و مسیر با رعایت مفاد استاندارد ۲۸۰۰ مجاز است. در استفاده از سازه‌های بتنی و فولادی رعایت مفاد بخش طراحی در برابر آتش‌سوزی آیین‌نامه بتن ایران (آبا) ضروری است.

ضریب رفتار سازه تحت زلزله طرح برابر ضریب رفتار تعریف شده در استاندارد ۲۸۰۰ در نظر گرفته شود.

کلیه ترکیبات بارگذاری و طراحی چنین سازه‌های بر اساس آیین‌نامه بتن ایران (آبا) و مبحث ششم و دهم مقررات ملی می‌بایست انجام گردد.

در مورد سازه‌هایی که بخشی از آن‌ها روزمینی و بخشی زیرزمینی است رعایت مفاد بند ۳-۳-۵-۹ استاندارد ۲۸۰۰ ضروری است.

فصل ۵

ارزیابی جابجایی زمین و آنالیز

ریسک عملیات احداث ایستگاه (تونل)

بر سازه‌ها و تاسیسات شهری

۵-۱- مقدمه

عموماً به علت خاک‌برداری که منجر به حذف یک توده از خاک می‌شود و یا به علت تغییر تنش در حین خاک‌برداری، جابه‌جایی در زمین (در عرف نشست) رخ می‌دهد. بررسی نشست و آنالیز ریسک سازه‌های شهری و تأسیسات شهری موجود در محدوده تأثیر حفاری الزامی است.

طراح موظف به برآورد نشست متناسب با روش اجرا در پروسه طراحی است. طراح باید طرح بهسازی زمین یا استفاده از سازه نگهدارنده مناسب جهت حفظ تغییرشکل مجاز را ارائه دهد.

تعیین و تعریف مقادیر قابل تحمل نشست و یا به اصطلاح "نشست‌های مجاز" برای انواع مختلف سازه‌ها، به علت پیچیدگی اندرکنش سه بخش سازه-شالوده (یا شمع)-خاک، مسئله بسیار مشکلی است که به روش‌های تجربی و یا به روش‌های نظری راه‌حل عام و کلی برای آن نمی‌توان یافت. موارد ارائه شده در این فصل در تعیین رده ریسک بر اساس مراجع داخلی و خارجی و برای سازه‌های غیر از سازه‌های خاص است.

پیمانکار موظف است روش اجرا را دقیقاً مطابق فرضیات طراحی پیش‌برد و ضامن قرائت و کنترل تغییرشکل‌ها در محدوده مجاز ارائه شده، است. اگر به هر دلیلی پیمانکار روش اجرا را تغییر دهد موظف است تغییرشکل‌ها را کنترل و طراحی را بازبینی نماید تا تغییرشکل‌ها در محدوده مجاز باقی بماند.

با توجه به اینکه اکثر سازه‌هایی که در محیط‌های شهری قرار دارند دارای پی سطحی زمین (عمق پی کمتر از سه برابر عرض پی، $\frac{D}{B} \leq 3$) هستند، لذا پارامترهای کنترل تغییرشکل عمدتاً برای سازه‌های با پی سطحی تعریف شده است.

در صورت انجام عملیات احداث ایستگاه یا تونل در مجاورت سازه خاص مانند بناهای تاریخی، پل و... نشست‌ها و رواداری‌های مجاز این سازه‌ها می‌بایست از ارگان‌های مربوطه (میراث فرهنگی، شهرداری و...) استعلام گردد. در صورتی که بر خلاف تأکید این فصل، بررسی سازه‌های خاص (بناهای تاریخی، پل و...) با ضوابط این فصل انجام گردد (یا عدم دریافت ضوابط از سازمان‌های مربوط) و نتایج بررسی ریسک سازه‌ها نشان دهد که سازه‌ی در محدوده ریسک متوسط، بالا یا بسیار بالا است، بررسی ضوابط مقاومت (شکست پی) به خصوص در سازه با پی عمیق (شمع) در قالب پروژه جداگانه و با مدل‌سازی دقیق المان‌های این سازه‌ها ضروری است.

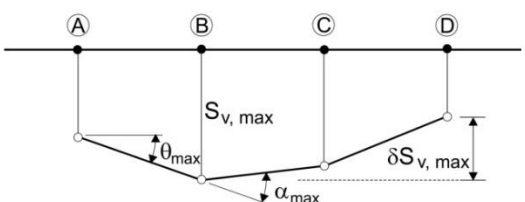
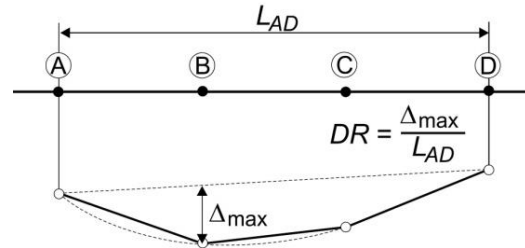
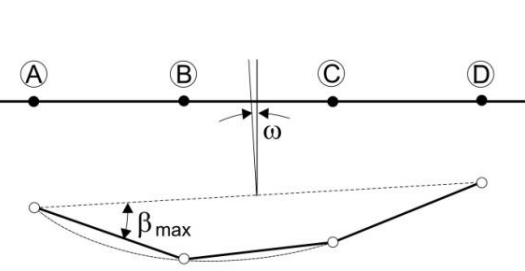
۵-۲- پارامترهای کلیدی در ارزیابی تأثیر تغییر شکل زمین بر سازه‌های موجود

نشست به خودی خود عامل آسیب به سازه نیست، بنابراین لازم است پارامترهای دیگری تعریف شود تا بین اطلاعات مربوط به نشست و آسیب ارتباط برقرار شود. پارامترهای کلیدی که بر اساس نوع پی، سازه را تحت تأثیر قرار می‌دهند، به شرح زیر می‌باشند:

- برای سازه‌های با پی منفرد، آسیب عمدتاً در اثر نشست افتراقی پی‌ها ایجاد می‌شود. پارامترهای مهم در این

- نوع سازه‌ها عبارت‌اند از اعوجاج زاویه‌ای حداکثر ($\beta_{\max}$) و نشست قائم حداکثر در زیر پی ($S_{\max}$)
- برای سازه‌های با پی گسترده، پارامتر کرنش کششی حداکثر ($\epsilon_{\max}$) که به خیر حداکثر ($\Delta_{\max}$) سازه وابسته است، پارامتر کلیدی محسوب می‌شود.
 - برای سازه‌های بنایی، دو پارامتر نسبت خیز سازه ($DR = \Delta / L$) و کرنش کششی حداکثر ($\epsilon_{\max}$)، پارامترهای مناسب برای بررسی رفتار این نوع سازه‌ها در هنگام نشست است. با استفاده از $\epsilon_{\max}$ می‌توان هر دو رفتار خمشی و کششی سازه را مشخص کرد لذا این پارامتر به‌عنوان پارامتر کلیدی برای ارزیابی خسارت وارد بر سازه محسوب می‌شود.
- پارامترهای مختلف مرتبط با تغییر شکل سازه در جدول ۵-۱ نمایش داده شده است.

جدول ۵-۱- پارامترهای مرتبط با تغییر شکل سازه در اثر نشست

	چرخش یا شیب^۱ (θ): میزان تغییر شیب خط مستقیم بین دو نقطه مشخص در سازه را نشان می‌دهد. کرنش زاویه‌ای^۲ (α): باعث ایجاد خمیدگی مقعر یا محدب در سازه می‌شود که منفی نشان دهنده تحدب و مثبت نشان دهنده تقعر است.
	خیز نسبی^۳ (Δ): نشان دهنده حداکثر جابه‌جایی قائم بین دو نقطه مشخص نسبت به خط مستقیم متصل کننده آن دو نقطه است. نسبت خمش یا تغییر شکل^۴ (DR): عبارت است از حاصل تقسیم خمش نسبی بین دو نقطه بر فاصله افقی بین آن‌ها ($DR = \Delta / L$).
	انحراف^۵ (ω): میزان چرخش صلب کل سازه یا بخشی از آن را نشان می‌دهد. اعوجاج زاویه‌ای یا چرخش نسبی^۶ (β): میزان چرخش خط مستقیم متصل کننده بین دو نقطه مشخص نسبت به خط چرخش صلب سازه را نشان می‌دهد.

^۱ . Rotation or slope^۲ . Angular strain^۳ . Relative deflection^۴ . Deflection ratio^۵ . Tilt^۶ . Relative rotation or angular distortion

۵-۳- تعیین میزان نشست در محل سازه‌های اطراف

میزان نشست یا تغییر شکل زمین به‌وسیله روش‌های مدل‌سازی عددی (اجزا محدود یا تفاضل محدود) و یا روش‌های تجربی (و یا تحلیلی) قابل تعیین است.

۵-۳-۱- روش‌های عددی

روش‌های عددی شامل استفاده از نرم‌افزارهای اجزای محدود یا تفاضل محدود جهت مدل‌سازی پاسخ زمین به حفاری ایستگاه یا تونل است. در اکثر مراجع عنوان شده است که تکنیک‌های مدل‌سازی عددی هنگامی باید مورد استفاده قرار گیرند که نتایج دیگر روش‌ها (تجربی یا تحلیلی) بیانگر تجاوز تغییر شکل از حد مجاز و یا اعوجاج زاویه‌ای در مستحذات اطراف تونل باشد. اما در این دستورالعمل تأکید می‌شود مقادیر تغییر شکل‌ها (و سایر پارامترهای کلیدی) و نشست‌های ناشی از اجرای ایستگاه یا تونل بر محیط اطراف، با به‌کارگیری روش‌های عددی (اجزا محدود و یا تفاضل محدود) تعیین گردد.

لازم است در مدل‌سازی‌های عددی (دو یا سه‌بعدی) کلیه مراحل ساخت سازه هسته مرکزی و سازه‌های اطراف ایستگاه (یا تونل) اعم از موقت و دائم در نظر گرفته شود. همچنین گزارش خروجی می‌بایست شامل اعلام نتایج تغییر شکل زمین در هر مرحله ساخت باشد.

۵-۳-۲- روش‌های تجربی و یا تحلیلی

در صورتی که بر خلاف توصیه دستورالعمل حاضر در تعیین نشست (و سایر پارامترهای مرتبط مانند کرنش، چرخش و...) از روش‌های عددی استفاده نشود، نشست‌ها با هر روش تجربی و یا تحلیلی تجربی از منابع معتبر قابل محاسبه است.

الف- روش تجربی

نشست سطحی زمین می‌تواند با استفاده از روابط زیر در نقطه مشخصی از طول تونل تعیین شود. حداکثر نشست (تغییر شکل قائم) در مرکز تونل به صورت زیر محاسبه می‌شود:

$$S_{\max} = 0.4 \frac{V_1 A_t}{K Z_0} \quad (۵-۱)$$

$S_{\max}$: حداکثر نشست در خط مرکزی تونل (m)

V_1 : افت حجم زمین (به عملکرد و کیفیت کنترل زمین حین ساخت بستگی داشته و از ۰/۲۵ درصد برای بهترین حالت تا ۱ درصد برای بدترین حالت بیان می‌شود)

A_t : سطح مقطع تونل (m^2)

K: پارامتر نشست عرضی (به نوع زمین بستگی دارد و از ۰/۵ برای خاک خیلی چسبنده تا ۰/۲۵ برای خاک خیلی دانه‌ای متغیر است)

Z_0 : عمق تونل از سطح زمین (m)

نشست در فاصله y از محور مرکزی تونل به صورت زیر محاسبه می‌شود:

$$S_y = S_{\max} \cdot \exp\left(\frac{-y^2}{2(KZ_0)^2}\right) \quad (۲-۵)$$

$S_{\max}$: حداکثر نشست در محور مرکزی تونل مطابق رابطه ۵-۱ (m)

y : فاصله از محور مرکزی تونل (m)

جابجایی افقی زمین نسبت به محور مرکزی تونل در فاصله y از محور مرکزی تونل به صورت زیر محاسبه می‌شود:

$$S_h = \frac{y}{Z_0} S_y \quad (۳-۵)$$

ب- روش تحلیلی

راه حل تحلیلی بسته (ارائه شده در مراجع معتبر) می‌تواند جهت تخمین نشست و تغییرشکل جانبی زیر سطح زمین به کار گرفته شود. نشست زیر سطح زمین در فاصله x از محور مرکزی تونل و فاصله z از سطح زمین به صورت زیر محاسبه می‌شود:

$$U_z = \varepsilon_0 R^2 \left(-\frac{z-H}{x^2 + (z-H)^2} + (3-4\nu) \frac{z+H}{x^2 + (z+H)^2} - \frac{2z[x^2 - (z+H)^2]}{[x^2 + (z+H)^2]^2} \right) \cdot \exp \left\{ -\left[\frac{1.38x^2}{(H \cot \beta + R)^2} + \frac{0.69z^2}{H^2} \right] \right\} \quad (۴-۵)$$

R : شعاع تونل حفاری شده (m)

ε_0 : متوسط نسبت افت حجم زمین

z : عمق از سطح زمین (m)

x : فاصله افقی از محور مرکزی تونل (m)

ν : نسبت پواسون زمین

β : زاویه حدی برابر با $45 + \phi/2$

H : عمق خطوط تونل (m)

ϕ : زاویه اصطکاک داخلی خاک

در نتیجه نشست سطحی زمین در فاصله x از محور مرکزی تونل به صورت زیر محاسبه می‌شود:

$$U_{z=0} = \varepsilon_0 R^2 \cdot \frac{4H(1-\nu)}{H^2 + x^2} \cdot \exp \left\{ -\frac{1.38x^2}{(H \cot \beta + R)^2} \right\} \quad (۵-۵)$$

تغییرشکل جانبی زمین در فاصله x از محور مرکزی تونل و عمق z از سطح زمین به صورت زیر محاسبه می‌شود:

$$U_x = \varepsilon_0 R^2 x \left[\frac{1}{x^2 + (H-z)^2} + \frac{3-4\nu}{x^2 + (H+z)^2} - \frac{4z(z+H)}{(x^2 + (H+z)^2)^2} \right] \cdot \exp \left\{ -\left[\frac{1.38x^2}{(H \cot \beta + R)^2} + \frac{0.69z^2}{H^2} \right] \right\} \quad (۶-۵)$$

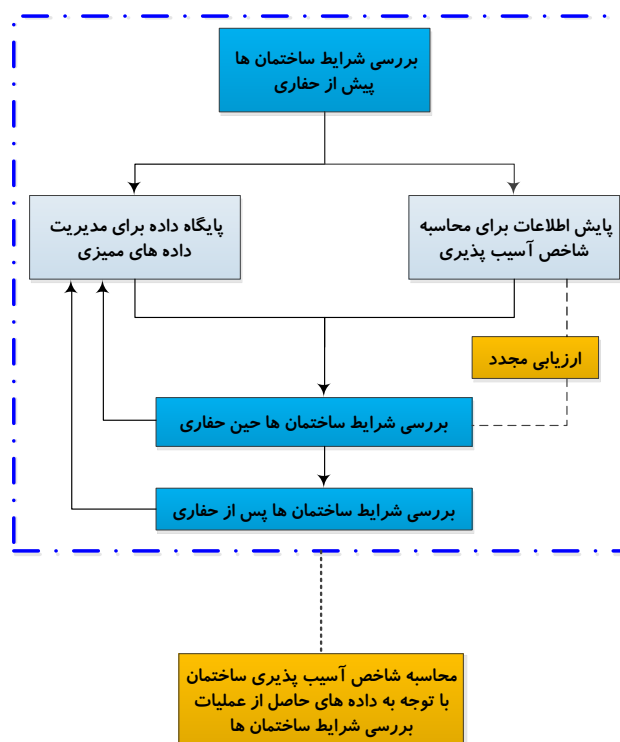
۵-۴- تعیین شاخص آسیب‌پذیری (IV^۱) و کلاس سازه

به‌طور کلی آسیب‌های ناشی از تغییر شکل زمین بر سازه‌های اطراف را می‌توان به چهار گروه تقسیم کرد:

- آسیب به نما و زیبایی عمومی بنا.
- اختلال در بهره‌برداری از سازه یا تأسیسات مستقر در آن.
- آسیب به اجرا سازه.
- ایجاد تغییر در پایداری سازه.

به منظور پیش‌بینی پتانسیل آسیب سازه‌ها در اثر تغییر شکل زمین، روش‌های تجربی و کیفی مختلفی در مراجع ارائه شده است.

خسارات وارد بر سازه‌ها و سازه‌های سطحی به نوع و وضعیت سازه، مشخصات سازه و همچنین میزان نشست ناشی از حفاری بستگی دارد. بنابراین اولین گام در برآورد ریسک سازه‌ها، بررسی شرایط سازه‌ها و ثبت مشخصات آن‌ها است. خروجی بررسی شرایط سازه‌ها، محاسبه شاخص آسیب‌پذیری بنا و همچنین تعیین کلاس سازه است. در نمودار شکل ۵-۱ روند انجام عملیات بررسی و ثبت شرایط سازه‌ها نشان داده شده است.



شکل ۵-۱- نمودار روند انجام عملیات بررسی و ثبت شرایط سازه‌ها

^۱ Vulnerability Index

شاخص آسیب‌پذیری یک مشخصه ذاتی بنا است که بیانگر فاصله بنا با وضعیت ایده‌آل است. در واقع هر چه شاخص آسیب‌پذیری بیشتر باشد، بدین معنی است که وضعیت بنا مناسب نیست و رواداری‌های آن در برابر تغییر شکل‌های اضافی کوچک‌تر خواهد بود. شاخص آسیب‌پذیری سازه که مشخص کننده درجه آسیب‌پذیری (کلاس سازه) آن است به ۵ رده کیفی مطابق با جدول ۲-۵ تفکیک شده است.

جدول ۲-۵- رده‌بندی توصیفی سازه بر اساس شاخص آسیب‌پذیری (تعیین کلاس سازه)

امتیاز شاخص	۰ - ۲۰	۲۰ - ۴۰	۴۰ - ۶۰	۶۰ - ۸۰	۸۰ - ۱۰۰
شاخص آسیب‌پذیری بنا	قابل صرف نظر	خفیف	کم	متوسط	زیاد
درجه آسیب‌پذیری بنا (کلاس سازه)	A	B	C	D	E

جهت تعیین شاخص آسیب‌پذیری مراحل زیر می‌بایست انجام شود:

- ۱) تخمین حداکثر نشست در مقاطع مختلف محدوده مورد مطالعه و تعیین محدوده متأثر از نشست ایستگاه یا تونل
 - ۲) شماره‌گذاری، تعیین و تدقیق محدوده سازه‌های واقع در زون تحت تأثیر نشست ایستگاه یا تونل
 - ۳) تهیه نقشه‌های اولیه بر اساس فایل پلان و پروفیل، کاداستر و تدقیق‌های انجام شده بر اساس نقشه‌برداری محل و تهیه کروکی برای هر کدام از سازه‌ها
 - ۴) بازدید میدانی به منظور ثبت مشخصات سازه‌های واقع در زون تأثیر ایستگاه یا تونل، تهیه عکس‌های مشخصه و تکمیل فرم‌های BCS^۱ (جدول ۳-۵)
 - ۵) تکمیل جداول شاخص آسیب‌پذیری سازه‌ها بر اساس اطلاعات ثبت شده در مراحل ۳ و ۴ و محاسبه شاخص آسیب‌پذیری (جدول ۳-۵)
 - ۶) طبقه‌بندی کلاس سازه‌ها بر اساس شاخص آسیب‌پذیری (جدول ۲-۵)
- شاخص آسیب‌پذیری سازه می‌بایست بر اساس جمع معیارهای جدول ۳-۵ تعیین گردد. شاخص آسیب‌پذیری شامل رفتار سازه‌ای سازه، وضعیت قرارگیری و جهت‌گیری سازه نسبت به خط حفاری، عملکرد سازه‌ای (درجه اهمیت) بنا، وضعیت معماری بنا و شرایط فعلی بنا است.

^۱ Building Condition Survey

جدول ۵-۳- محاسبه شاخص آسیب‌پذیری سازه

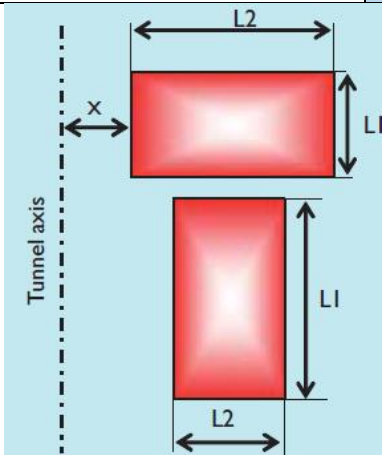
رفتار سازه‌ای ساختمان				
مقدار مفروض		مشخصه		
المان‌های سازه‌ای افقی				
	۶	چوبی		
	۰	بتن مسلح		
	۵	طاق ضربی (آجر و فلز)		
	۲	تیرچه و بلوک		
المان‌های سازه‌ای قائم				
	۷	بنایی		
	۲	فلزی		
	۲	بتن مسلح		
	۴	ترکیبی		
منبع اطلاعات ساخت				
	۰	مستقیم (از نقشه‌ها، پیمانکار)		
	۳	غیر مستقیم (مالک ساختمان، ساکنین، مشابهن با ساختمان‌های شناخته شده)		
نوع کارهای تعمیراتی (در صورت انجام)				
	۲	نامشخص		
	۴	افزایش بازشوها در نمای خارجی یا دیوارهای باربر		
	۰	اصلاحات با حفظ ساختار قبلی		
	-۳	اصلاحات با بهبود ساختار قبلی		
	-۵	تقویت (سازه باربر یا پی)		
	۵	اضافه کردن طبقه		
	۰	کارهای داخلی جزئی		
وجود طبقه زیرزمین				
	۰	خیر		
	۳	بله		
تعداد طبقات				
	۱	یک طبقه		
	۲	دو تا سه طبقه		
	۴	چهار تا شش طبقه		
	۶	بیشتر از شش طبقه		
موقعیت و جهت گیری بنا				
مقدار مفروض		شاخص		مشخصه
LT	ST	LT	ST	الف-جهت گیری
		۱۰	۵	$L1/L2 < 0.5$
		۶		$0.5 < L1/L2 < 2$
		۵	۱۰	$L1/L2 > 2$
ب-اثر گروه ساختمان‌ها				
		۱۵		ساختمان‌های منفرد نوع A ($2D > L1, L2$)
		۵		ساختمان‌های منفرد نوع B ($2D < L1, L2$)
		۱۰		ساختمان‌های منفرد نوع C ($2D < L2, L1 < 2D$)

حداکثر امتیاز: ۲۹

حداکثر مقدار : ۲۵

حداکثر امتیاز: ۲۹

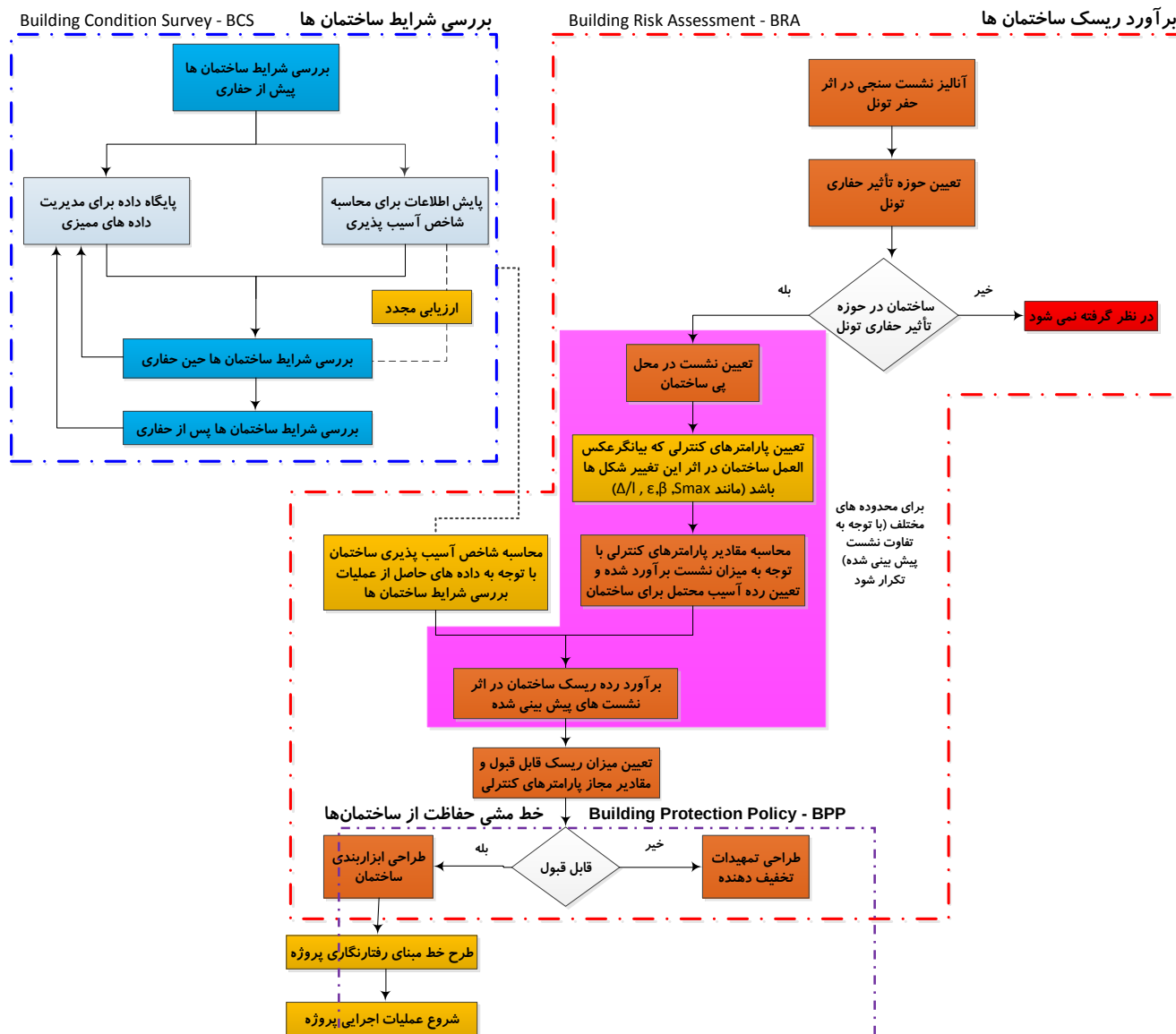
حداکثر مقدار: ۲۵

		۱۰		ساختمان‌های منفرد نوع D ($L_2>2D$, $L_1>D$)			
		۷		گروه ساختمان‌های موازی محور تونل			
		۰		گروه ساختمان‌های عمود بر محور تونل			
موقعیت نسبت به تونل (مقادیر آن در دو آیتم الف و ب ضرب می‌شود)							
		۱		$X/D<1$			
		۰/۵		$1<X/D<3$			
		۰		$3<X/D$			
توضیحات							
L_1 : طول میانگین سازه در جهت موازی با محور حفاری تونل							
L_2 : طول میانگین سازه در جهت عمود بر محور حفاری تونل							
ST : کوتاه مدت							
LT : بلند مدت							
X : فاصله سازه تا محور آکس تونل یا ایستگاه							
D : قطر تونل							
عملکرد سازه‌ای بنا							حداکثر مقدار : ۱۰
مقدار مفروض		شاخص		مشخصه			
کاربری ساختمان							
		۱۰		اهمیت خیلی زیاد(بیمارستان، تأسیسات، بناهای حاوی تجهیزات بسیار حساس، بناهای یادبود و تاریخی)			
		۷		اهمیت زیاد(مدارس، مساجد ، استادیوم سینما، فروشگاه)			
		۵		اهمیت متوسط(همه ساختمان ها به‌غیر از دو گروه دیگر از جمله ساختمان های مسکونی)			
		۰		اهمیت کم(پارکینگ ها، ساختمان های متروکه)			
مشخصات معماری بنا							حداکثر مقدار : ۱۹
مقدار مفروض		شاخص		مشخصه			
تاریخی/میراث فرهنگی							
		۰		خیر			
		۱۰		بله			
دیوارهای غیرباربر داخلی							
		۱		چوبی			
		۴		آجری			
		۳		پنل‌های پیش ساخته			
		۲		آلومینیوم و شیشه			
نمای خارجی							
		۵		کاشی کاری هنری یا ترکیبی (آلومینیوم شیشه)			
		۳		معمولی (سنگی، آجری)			
		۲		پلاستر (سیمانی)			
		۱		غیره			
شرایط فعلی ساختمان							حداکثر مقدار: ۱۷
مقدار مفروض		شاخص		مشخصه			

عمر ساختمان		
نوساز	۰	
کمتر از ۱۰ سال	۲	
بین ۱۰ تا ۲۰ سال	۳	
بین ۲۰ تا ۳۰ سال	۴	
بین ۳۰ تا ۴۰ سال	۶	
بیشتر از ۴۰ سال	۷	
نشانه‌های نشست در محیط اطراف		
بله	۴	
خیر	۰	
ترک‌ها		
ترک‌های اصلی با شبکه وسیع	۶	
ترک با شبکه محدود	۵	
ترک‌های مجزا و فرعی	۳	
ترک بر روی پلاستر	۱	
عدم مشاهده ترک	۰	

۵-۵- برآورد ریسک سازه‌ها

شکل زیر فلوجارت انجام عملیات بازرسی و ثبت مشخصات و مطالعات برآورد ریسک سازه‌ها نشان داده شده است. بعد از آنالیزهای نشست‌سنجی و مشخص شدن سازه‌های واقع در حوزه تأثیر، میزان نشست در محل پی هر سازه محاسبه شده و پارامترهایی که بیانگر عکس‌العمل سازه در برابر تغییرشکل‌های پیش‌بینی شده است، تعیین می‌گردد. سپس با استفاده از این پارامترها، رده آسیب محتمل برای هر سازه مشخص می‌شود. برای تعیین رده آسیب محتمل از معیار برلند یا رانکین استفاده می‌شود. با تلفیق نتایج بدست آمده با مقدار شاخص آسیب‌پذیری سازه (منتج از عملیات بررسی شرایط سازه‌ها)، رده ریسک سازه‌ها با استفاده از ماتریس برآورد ریسک آن‌ها تعیین می‌شود.



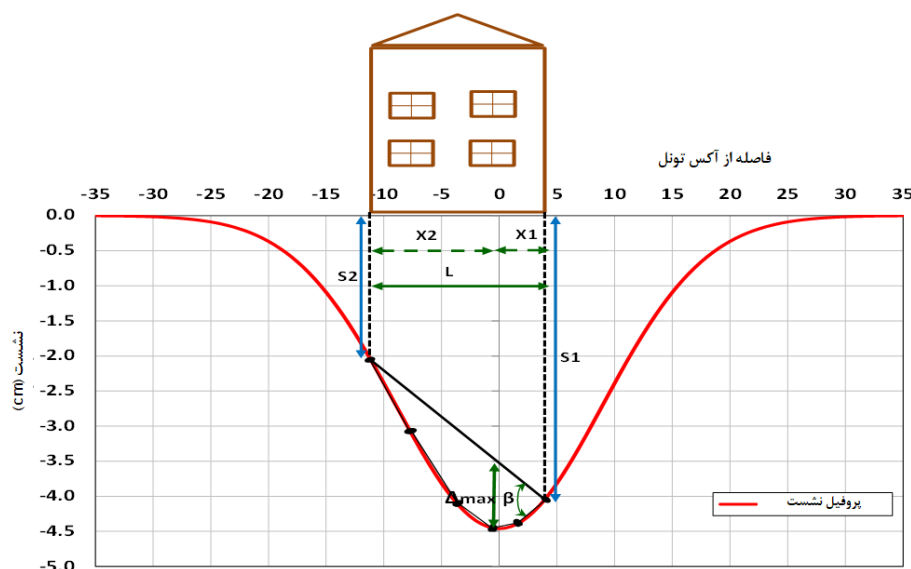
شکل ۵-۲- نمودار روند انجام عملیات بررسی و ثبت شرایط سازه‌ها و مطالعه برآورد ریسک آن‌ها

به منظور تعیین رده ریسک، در این دستورالعمل از طبقه‌بندی برلند و رانکین استفاده می‌شود. طبقه‌بندی برلند که برای سازه‌های بنایی (با پی و کلاف) مناسب است، بر مبنای نسبت انحراف (Δ_{max}/L) (شکل ۵-۳) و حداکثر کرنش کششی (ϵ_{max}) ارائه شده است. این طبقه‌بندی در جدول ۴-۵ شرح داده شده است. مقدار کرنش افقی (ϵ_h) با استفاده از رابطه زیر قابل محاسب خواهد بود.

$$\epsilon_h = \left(\frac{dS_H}{dy} \right) \quad (۷-۵)$$

S_H : تغییر مکان سطحی افقی (m)

y : فاصله افقی نقطه مورد نظر از محور تونل (m)



شکل ۳-۵- پارامترهای کنترلی در ارزیابی سازه به روش برلند

جدول ۴-۵- طبقه‌بندی آسیب‌ها طبق روش برلند

رده آسیب	شدت آسیب	توصیف نمونه‌های بارز آسیب
(۰) نمای سازه	قابل صرف نظر کردن	ترک‌های مویی در نمای سازه
(۱) نمای سازه	بسیار کم (بدون اهمیت)	ترک‌های ریز که با نازک کاری (نوآرایی) قابل اصلاحند. آسیب عموماً محدود به پرداخت کاری دیوارهای داخلی است. با بررسی‌های دقیق‌تر احتمال آشکار شدن برخی ترک‌ها در دیوارهای خارجی آجری یا بنایی وجود دارد.
(۲) نمای سازه	کم	ترک‌های ریز که به سادگی پر می‌شود. شاید نیاز به نوآرایی باشد. ترک‌های عودکننده را می‌توان با یک آستر مناسب پوشاند. ترک‌های خارجی قابل رؤیت بوده و به منظور اطمینان از آب‌بندی نیاز به بندکشی مجدد وجود دارد. درها و پنجره‌ها اندکی گیر می‌کند.
(۳) نمای سازه / کارکردی	متوسط	ترک‌ها نیاز به بازکردن و تعمیر با عملیات بنایی دارد. بندکشی در دیوارهای خارجی و اندکی کارهای بنایی برای جایگزینی بخش‌هایی از دیوار نیاز است. درها و پنجره‌ها گیر می‌کند. لوله‌های سرویس ترک خورده یا شکاف برمی‌دارد. اغلب اوقات آب‌بندی معیوب می‌شود.
(۴) کارکردی / قابلیت استفاده	شدید	کارهای تعمیراتی وسیع مانند تخریب و جایگزینی بخش‌هایی از دیوارها، مخصوصاً بالای درها و پنجره‌ها ضروری است. قاب در و پنجره‌ها تاب برداشته و کف به‌طور قابل ملاحظه‌ای شیب برمی‌دارد. دیوارها به‌طور قابل ملاحظه‌ای مایل شده یا شکم می‌دهد. لوله‌های سرویس شکسته یا می‌ترکد.
(۵) سازه‌ای	بسیار شدید	کارهای تعمیراتی عمده شامل بازسازی بخشی یا کامل در بعضی قسمت‌ها. تیرهای سقفی قابلیت تحمل بار نداشته، دیوارهای به شدت مایل شده و نیاز به شمع‌زنی دارد. پنجره‌ها تاب برداشته و می‌شکند. خطر ناپایداری وجود دارد.

طبقه‌بندی رانکین برای سازه‌های قابی با پی منفرد و یا عمیق (جایی که فاصله بین شمع‌ها به اندازه‌ای است که می‌توان

از اثر گروهی آن‌ها صرف‌نظر نمود)، استفاده می‌شود. این طبقه‌بندی بر اساس مقادیر حدی نشست (S_{max}) و تغییرشکل

زاویه‌ای (β_{max}) است.

جدول ۵-۵- طبقه‌بندی ارزیابی خسارت وارد بر سازه قابی با پی منفرد طبق روش رانکین

رده آسیب	شدت خسارت	توصیف خسارت
۱ (ظاهری)	ناچیز، قابل مشاهده نیست	بدون آسیب سطحی (نمای سازه)
۲ (ظاهری)	سبک	احتمال پایین خسارت سطحی بدون آسیب سازه‌ای
۳ (عملکردی)	متوسط	خسارت سطحی قابل انتظار و آسیب به تأسیسات صلب
۴ (سرویس‌دهی و سازه‌ای)	زیاد	خسارت سازه‌ای قابل انتظار و آسیب‌دیدگی کلیه تأسیسات

ارتباط بین رده آسیب و شاخص آسیب‌پذیری سازه با کرنش کششی حدی (ε_{lim}) در طبقه‌بندی رانکین و با نشست حداکثر (S_{max}) و اعوجاج زاویه‌ای حداکثر (β_{max}) در طبقه‌بندی برلند، در جدول ۵-۶ ارائه شده است. نکته قابل توجه در خصوص جدول ۵-۶ استفاده از ضریب کاهنده F_R در تعیین حدود مجاز پارامترهای کنترل کننده است. این ضریب برای در نظرگیری حدود سخت‌گیرانه‌تر برای سازه‌هایی که از شاخص آسیب‌پذیری بالاتری برخوردارند در نظر گرفته شده است.

جدول ۵-۶- ارتباط بین اندیس آسیب‌پذیری و رده خرابی

رده آسیب سازه	$0 < I_v < 20$		$20 < I_v < 40$		$40 < I_v < 60$		$60 < I_v < 80$		$80 < I_v < 100$	
	$F_R = 1/0$		$F_R = 1/25$		$F_R = 1/5$		$F_R = 1/75$		$F_R = 2/0$	
	$\varepsilon_{lim}(\%)$									
	حداقل	حداکثر	حداقل	حداکثر	حداقل	حداکثر	حداقل	حداکثر	حداقل	حداکثر
۰	۰/۰۰۰	۰/۰۵۰	۰/۰۰۰	۰/۰۴۰	۰/۰۰۰	۰/۰۳۳	۰/۰۰۰	۰/۰۲۹	۰/۰۰۰	۰/۰۲۵
۱	۰/۰۵۰	۰/۰۷۵	۰/۰۴۰	۰/۰۶۰	۰/۰۳۳	۰/۰۵۰	۰/۰۲۹	۰/۰۴۳	۰/۰۲۵	۰/۰۳۸
۲	۰/۰۷۵	۰/۱۵۰	۰/۰۶۰	۰/۱۲۰	۰/۰۵۰	۰/۱۰۰	۰/۰۴۳	۰/۰۸۶	۰/۰۳۸	۰/۰۷۵
۳	۰/۱۵۰	۰/۳۰۰	۰/۱۲۰	۰/۲۴۰	۰/۱۰۰	۰/۲۰۰	۰/۰۸۶	۰/۱۷۱	۰/۰۷۵	۰/۱۵۰
۴ الی ۵	$> 0/300$		$> 0/240$		$> 0/200$		$> 0/171$		$> 0/150$	

رده آسیب سازه	$0 < I_v < 20$		$20 < I_v < 40$		$40 < I_v < 60$		$60 < I_v < 80$		$80 < I_v < 100$	
	$F_R = 1/0$		$F_R = 1/25$		$F_R = 1/5$		$F_R = 1/75$		$F_R = 2/0$	
	S_{max} (mm)	β_{max}	S_{max} (mm)	β_{max}	S_{max} (mm)	β_{max}	S_{max} (mm)	β_{max}	S_{max} (mm)	β_{max}
۱	< 10	$< 0/002$	< 8	$< 0/0016$	$< 6/7$	$< 0/0013$	$< 5/7$	$< 0/0011$	< 5	$< 0/001$
۲	۱۰-۵۰	۰/۰۰۲-۰/۰۰۵	۸-۴۰	۰/۰۰۴-۰/۰۰۱۶	۶/۷-۳۳	۰/۰۰۳-۰/۰۰۱۳	۲۸/۵-۵/۷	۰/۰۰۱۱-۰/۰۲۸	۵-۲۵	۰/۰۰۰۱-۰/۰۰۲۵
۳	۵۰-۷۵	۰/۰۰۵-۰/۰۲۰	۴۰-۶۰	۰/۰۰۴-۰/۰۱۶	۳۳-۵۰	۰/۰۰۳-۰/۰۱۳	۲۸/۵-۴۳	۰/۰۱۱-۰/۰۲۸	۳۷/۵-۲۵	۰/۰۰۲۵-۰/۰۱۰
۴	> 75	$> 0/020$	> 60	$> 0/016$	> 50	$> 0/013$	> 43	$> 0/011$	$> 37/5$	$> 0/010$

ترکیب این دو طبقه‌بندی، ماتریس ریسک نشست سازه‌ها را تشکیل می‌دهد که منتج به تعیین رده ریسک سازه و پیشنهاد اولیه راهکار حفاظتی مطابق با جدول ۵-۷ می‌گردد. در این ماتریس رده آسیب احتمالی بیانگر احتمال وقوع حادثه (با توجه به نشست پیش‌بینی شده) و کلاس سازه معرف شدت اثر آن است.

راه کارهای حفاظت از سازه‌ها بسته به شرایط محلی سازه بوده و تابع تصمیم‌گیری بر اساس یک سری از پارامترها مانند رده ریسک پیش‌بینی شده، کاربری سازه، وضعیت سکونت آن و... است که می‌بایست بر اساس قضاوت مهندسی، یک طرح مناسب برای حفاظت آن ارائه گردد. جدول زیر به صورت پیشنهاد اولیه است و طرح خط‌مشی می‌بایست بر اساس نظر طراح تدقیق گردد.

جدول ۵-۷- ماتریس تعیین رده ریسک سازه با توجه به کلاس سازه و رده آسیب محتمل

کلاس سازه	رده آسیب					
	۰	۱	۲	۳	۴	۵
A	I	I	I	II	III	IV
B	I	I	II	III	IV	V
C	I	II	II	III	IV	V
D	I	II	III	IV	V	V
E	II	III	IV	V	V	V

جدول ۵-۸- توصیف رده‌های مختلف ریسک و عملیات حفاظتی

رده ریسک	توصیف	پیشنهاد اولیه عملیات حفاظتی
I	قابل چشم‌پوشی، رفتارنگاری حداقلی سازه	-
II	ریسک پایین، رفتارنگاری تکمیلی سازه	- افزایش تواتر قرائت ابزار و نصب ابزارهای بیشتر
III	ریسک متوسط، پیش‌بینی تمهیدات حفاظتی	- افزایش تواتر قرائت ابزار و نصب ابزارهای بیشتر - بازدید حضوری و اصلاح احتمالی شاخص آسیب‌پذیری سازه - پیش‌بینی راهکارهای حفاظتی (مانند اسکافولبدی) و آمادگی برای نصب آن‌ها در صورت لزوم - نصب ابزار حفاظتی در صورت وجود سازه‌های ریزشی
IV	ریسک بالا، اعمال تمهیدات حفاظتی و پیش‌گیرانه	- افزایش تواتر قرائت ابزار و نصب ابزارهای بیشتر - انجام اقدامات پیش‌گیرانه برای کاهش آسیب وارد بر سازه - (تقویت سازه، ایجاد مانع بین سازه و محل حفاری، تقویت خاک محل سازه) - نصب راهکارهای حفاظتی (مانند اسکافولبدی)
V	ریسک بسیار بالا، آسیب غیرقابل اجتناب	- افزایش تواتر قرائت ابزار و نصب ابزارهای بیشتر - انجام اقدامات پیش‌گیرانه برای کاهش آسیب وارد بر سازه - (تقویت سازه، ایجاد مانع بین سازه و محل حفاری، تقویت خاک محل سازه) - نصب راهکارهای حفاظتی (مانند اسکافولبدی) - آمادگی برای تخلیه سازه

۵-۶- تأثیر جابه‌جایی زمین بر تأسیسات شهری

اگر چه معمولاً در ایستگاه‌های زیرزمینی و یا تونل‌ها برخورد با تأسیسات شهری به نسبت ایستگاه‌های ترانشه باز به مراتب کمتر است اما موقعیت تأسیسات شهری می‌تواند در تعیین تراز ریل و به خصوص موقعیت ورودی‌های ایستگاه تاثیرگذار باشد. اساساً به منظور مقایسه نشست حادث شده در اثر احداث ایستگاه یا تونل با مقادیر مجاز، مقادیر مجاز نشست تأسیسات شهری می‌بایست از طرف سازمان‌های مربوط ارائه گردد. جهت تعیین میزان نشست و آسیب وارد بر تأسیسات شهری گام‌های زیر می‌بایست برداشته شود:

الف- تعیین مقادیر مجاز تغییرشکلی در هر یک از تأسیسات شهری با استعلام از سازمان‌های مربوط

ب- استفاده از مدل‌های دقیق عددی به منظور تعیین نشست افقی و قائم و مقایسه آن با مقادیر مجاز

ج- در صورت عدم تأمین شرایط مجاز، در نظر گرفتن تأسیسات شهری در مدل‌های عددی با رعایت شرایط مرزی بر اساس نقشه‌های چون ساخت

در صورتی که پس از طی مراحل فوق باز هم تأسیسات شهری عملکرد قابل قبولی نداشتند، تشخیص اقدامات بهسازی و یا انحرافی برای تأسیسات بر عهده سازمان‌های مربوط و تعبیه تمهیدات اجرای ساخت ایستگاه جهت کاهش مقادیر نشست بر عهده طراح است. به عبارتی دیگر عملیات انحراف و یا نگهداری تأسیسات شهری می‌بایست با هماهنگی کامل سازمان‌های مربوط به هر کدام از تأسیسات شهری انجام شود.

فصل ٦

ملاحظات طراحی سازه نگهبان

۶-۱- مقدمه

سازه‌های نگهبان سازه‌هایی هستند که ایستایی زمین حفر شده و اطراف را با تحمل بارهای ترافیک، خاک و آب و سایر بارهای سطحی در دوره حفاری فراهم می‌کنند به نحوی که محیطی ایمن برای ساخت سازه اصلی فراهم آید. ملاحظات طراحی مربوط به اجزای مختلف سیستم‌های سازه نگهبان شامل شمع، استرات، ویل، نیل، انکر، شاتکریت تونل، فورپولینگ، عرشه موقت و ریب در این فصل تشریح می‌گردد. ملاحظات مربوط به طراحی سیستم سازه نگهبان با روش اجرای NATM در دستورالعمل طراحی مسیر قطار شهری ارائه شده است.

طراحی هر نوع سیستم سازه نگهبان که در این نشریه مبانی آن ارائه نشده است، بر اساس مراجع معتبر مجاز است. همچنین ضوابط تکمیلی مربوط به هر روش ارائه شده در نشریه نیز می‌تواند از مراجع معتبر برداشت گردد. در طراحی سازه نگهبان استفاده از روش طراحی حالت نهایی و تنش مجاز بلامانع است. رعایت ملاحظات مقاومت که در فصل اول ارائه شده است، ضروری است.

عمر مفید انواع سازه نگهبان حداقل ۱۸ و حداکثر ۳۶ ماه است که با توجه به نوع سازه نگهبان در صورت عدم اشاره در این دستورالعمل می‌بایست از مراجع معتبر تعیین گردد.

اتمام اجرای سازه اصلی باید قبل از اتمام عمر مفید سازه نگهبان انجام شود. اگر اجرای سازه اصلی پس از دوره عمر مفید سازه نگهبان آغاز گردد، ارائه روش پایش سیستم سازه نگهبان در حین اجرای سازه اصلی الزامی و بر عهده پیمانکار و کارفرما است.

پیشنهاد می‌شود از ترکیب سیستم‌های سازه نگهبان با فلسفه عملکرد متفاوت پرهیز گردد. در صورت استفاده از سیستم سازه نگهبان ترکیبی عمر مفید آن می‌بایست توسط طراح به صورت شفاف در مدارک طراحی ذکر گردد. پیشنهاد می‌شود حداکثر عمر مفید سیستم ترکیبی، برابر حداقل عمر مفید هر یک از اجزا باشد.

با توجه به عمر مفید سازه نگهبان نیازی به در نظر گرفتن ملاحظات لرزه‌ای در طراحی سازه نگهبان نیست. در صورتی که عمر مفید سازه نگهبان بیش از ۳۶ باشد، نیاز است تمهیدات متناسب با عمر مفید آن مانند ملاحظات لرزه‌ای در نظر گرفته شود. در هر صورت استفاده از سازه نگهبان در باربری دائمی سازه پوشش نهایی مجاز نیست.

در طراحی سازه نگهبان اطمینان از موارد زیر ضروری است:

۱) اطمینان از پایداری سیستم در برابر بالازدگی، جوشش، بالازدگی لوله‌ای (پایداری بخش زیرین حفاری)

۲) اطمینان از پایداری مقاومتی و سختی سیستم در برابر بارهای وارد

۳) اطمینان از مجاز بودن تغییر شکل‌های سیستم سازه نگهبان و مستحذات اطراف سازه

۶-۲- کنترل پایداری کلی

طراحی سازه نگهبان می‌بایست به گونه‌ای انجام شود که شرایط ایمن را برای دیواره‌های گود و سازه‌های مستقر در اطراف آن‌ها مانند تأسیسات شهری و سازه‌ها فراهم نماید. برای تأمین شرایط ایمن، دو مؤلفه پایداری و تغییرشکل دیواره‌های پایدارسازی شده می‌بایست به صورت هم‌زمان مورد توجه قرار گیرند. به منظور کنترل پایداری استفاده از هر دو روش تحلیل تعادل حدی^۱ و یا کاهش مقاومت برشی^۲ مجاز است. در مدل‌سازی‌های ژئوتکنیکی برای کنترل گسیختگی کلی، ابعاد مدل باید به اندازه کافی بزرگ در نظر گرفته شود تا سطح لغزش بحرانی به طور کامل در داخل مدل واقع شده و مرزها مانعی و یا محدودیتی برای تشکیل بحرانی‌ترین سطح لغزش ایجاد ننماید. در شرایطی که احتمال وقوع لغزش‌های عمیق وجود دارد (مانند وجود خاک ریزدانه نرم و اشباع)، کافی بودن ابعاد مدل اهمیت بیشتری دارد.

کنترل ضریب اطمینان بحرانی در انتهای هر مرحله از گودبرداری، با در نظر گرفتن روش و مراحل اجرای سازه نگهبان، ضروری است.

در محاسبه ضریب اطمینان کلی، تحلیل پایداری بر اساس فاکتورهای سرعت گودبرداری و شرایط زهکشی خاک محل پروژه، مطابق با جدول ۶-۱ در دو حالت تحلیل تنش کل و تنش مؤثر انجام می‌شود.

جدول ۶-۱- نوع تحلیل پایداری با توجه به سرعت گودبرداری و شرایط زهکشی خاک

نوع تحلیل	شرایط زهکشی خاک	سرعت گودبرداری
تنش کل (CU)	خاک با قابلیت زهکشی پایین	سریع
تنش مؤثر (CD)	خاک با قابلیت زهکشی بالا	
تنش مؤثر (CD)	خاک با قابلیت زهکشی پایین	آرام
تنش مؤثر (CD)	خاک با قابلیت زهکشی بالا	

در تحلیل تنش کل، از پارامترهای CU خاک استفاده شده و دیگر نیازی به در نظر گرفتن فشار آب حفره‌ای در تحلیل‌های پایداری نیست. اما در تحلیل تنش مؤثر از پارامترهای CD خاک استفاده شده و فشار آب حفره‌ای برای حالت تراوش پایدار نیز در محاسبات لحاظ می‌شود.

۴-۴-۱- روش تحلیل تعادل حدی

پیشنهاد می‌شود که برای کنترل گسیختگی کلی از روش‌هایی که دارای صورت‌بندی عمومی تعادل نیروها و لنگرها بوده و قادر هستند سطوح لغزش دایره‌ای و غیر دایره‌ای را به نحو صحیح در بررسی تعادل حدی در نظر بگیرند، استفاده شود.

جهت مدل‌سازی مهارها نیروی ظرفیت سازه‌ای مقطع می‌تواند به صورت نیروی متمرکز به دیواره گود وارد شود. در

^۱ Limit Equilibrium

^۲ Strength Reduction Method (SRM)

مدل‌سازی مهارها مورب، نیز از مؤلفه عمود بر دیوار نیرو مهار می‌شود. برای تعریف محدوده سطوح لغزش لازم است دقت کافی لحاظ گردد تا در یافتن سطح لغزش بحرانی، تمامی سطوح لغزش محتمل در نظر گرفته شده باشد؛ ترجیحاً سطح لغزش بحرانی در میانه محدوده تعریف شده قرار گیرد.

۴-۴-۲- روش کاهش مقاومت برشی

در این روش پارامترهای مقاومتی خاک به حدی کاهش می‌یابند تا مدل در آستانه ناپایداری قرار گیرد، ضریب اطمینان پایداری از نسبت بین پارامتر مقاومتی اولیه و پارامتر مقاومتی شرایط گسیختگی حاصل می‌شود. در این روش لازم است از مدل رفتاری مناسب دارای سطح تسلیم (الاستوپلاستیک) برای مصالح خاک و سازه استفاده شود و ظرفیت اجزای سازه‌ای متناسب با حد تسلیم یا کمانش آن‌ها معرفی گردد. حداقل ضریب اطمینان در این روش برای سازه نگهبان‌هایی که کاربری موقت دارند (مانند سیستم شمع درجاریز و مهارمقابل) برابر $\frac{1}{3}$ است. ضرایب اطمینان سیستم‌های میخ‌کوبی و مهار می‌شده در قسمت ۶-۵ ارائه شده است.

۶-۳- کنترل پایداری کف حفاری

طراحی سازه نگهبان باید با اطمینان از پایداری سیستم در برابر بالازدگی، جوشش، بالازدگی لوله‌ای (پایداری بخش زیرین حفاری) انجام پذیرد. لازم به ذکر است کنترل‌های پایداری ارائه شده در این بخش بر اساس فلسفه طراحی به روش تنش مجاز ارائه شده است.

موارد مورد بررسی در پایداری کف حفاری شامل موارد زیر است:

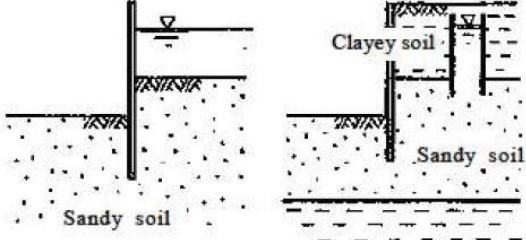
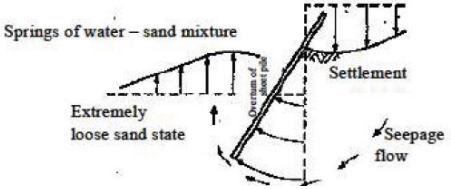
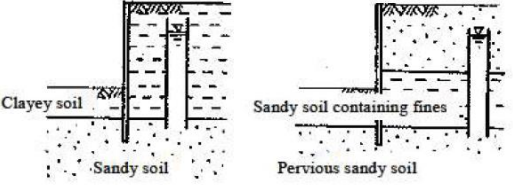
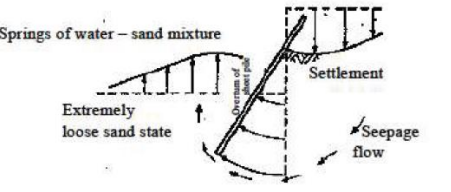
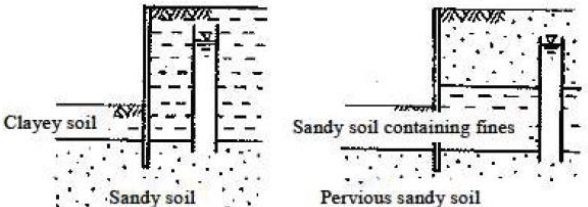
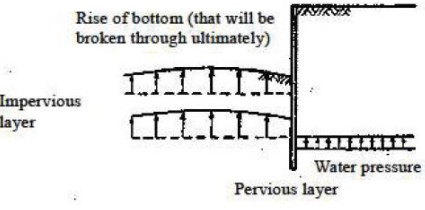
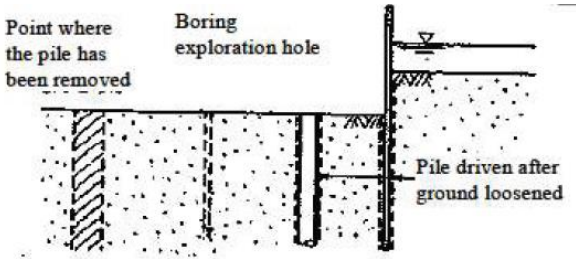
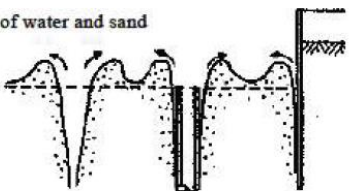
- مطالعات مربوط به بالازدگی کف گود^۱ برای حفاری در زمین‌های رسی نرم
 - مطالعات مربوط به جوشش کف^۲ و حفره‌ای شده کف^۳ برای حفاری در زمین‌های ماسه‌ای با سطح آب زیرزمینی بالا و یا برای حفاری با وجود آب آرتزین
 - مطالعات موارد مربوط به بالازدگی کل کف برای حفاری در حالتی که خاک با فشار آب (سفره آب و یا آبخوان تحت فشار) در زیر خاک با نفوذپذیری کم قرار گرفته باشد (مانند خاک رسی)
- موارد مطرح شده در جدول ۶-۲ نمایش داده شده است.

^۱ Heaving

^۲ Boiling

^۳ Piping

جدول ۶-۲- گسیختگی‌های کف حفاری

نوع مخاطره	شرایط خاک و سایت	پدیده
بالازدگی	 خاک رسی نرم در محدوده کف و یا آبرفت رسی شامل خاک رس پلاستیک و حاوی آب باشد.	 تحت بار خاک پشت سازه نگهدارنده و یا سربار خاک مورد نظر یک صفحه لغزش تشکیل می‌شود که منجر به بالازدگی کف گود، تغییر شکل سازه نگهدارنده و نشست خاک اطراف می‌شود و ممکن است منجر به گسیختگی کل سیستم شود.
جوشش	 خاک ماسه‌ای با تراز آب زیرزمینی بالا یا در مواردی که یک منبع آب مانند رودخانه یا دریا در نزدیکی سازه نگهدارنده باشد.	 زمانی که سازه نگهدارنده آب‌بند استفاده می‌شود، تفاوت در سطح آب پشت سازه نگهدارنده و جلوی آن منجر به ایجاد نشست و جریان آب می‌شود. اگر فشار پشت (خاک و سازه) از وزن خاک کف بیشتر باشد پدیده جوشش اتفاق می‌افتد. در چنین حالتی خاک کف مقاومت برشی خود را از دست می‌دهد و ممکن است منجر به گسیختگی کل سیستم شود.
بالازدگی کل کف	 خاک کف گود شامل خاک رسی غیرقابل نفوذ (یا خاک ماسه‌ای شامل ریزدانه زیاد) و یک خاک با نفوذپذیری بالا زیر آن باشد.	 خاک غیرقابل نفوذ اجازه نشست رو به بالا را نمی‌دهد. اگر وزن خاک غیرقابل نفوذ کمتر از فشار آب باشد کف سیستم بالا می‌آید. در چنین حالتی ممکن است خاک غیرقابل نفوذ گسیخته شود و منجر به گسیختگی کل سیستم گردد.
حفره‌ای شدن کف	 در زمین‌هایی که شرایط حالت جوشش دارند حفرات مصنوعی ممکن است مخاطراتی مانند شکل فوق به وجود آورند.	 ذرات کوچک خاک در نقاط شکننده ممکن است با فشار آب شسته شوند و حفراتی در خاک به وجود آورند. جریان آب می‌تواند ذرات بزرگ‌تر را نیز بشوید و حفرات را بزرگ‌تر کند. این موضوع ممکن است منجر به گسیختگی کامل سیستم گردد.

۱-۲-۶- بالازدگی^۱

به منظور کنترل بالازدگی یکی از سه روش زیر ممکن است توسط طراح انتخاب گردد. انتخاب روش درست بر اساس شناخت مناسب از خاک تا عمق مورد نظر و بر عهده طراح است.

• روش اول

در روش تئوری پک با فرض طول حفاری بی‌نهایت، ضخامت کافی رس در عمق زمین و حذف مقاومت برشی خاک پشت سازه نگهبان، عدد پایداری به صورت زیر تعریف می‌شود:

$$N_b = \frac{\gamma_t H}{S_u} \quad (۱-۶)$$

N_b : عدد پایداری

γ_t : وزن مخصوص مرطوب خاک (kN/m^3)

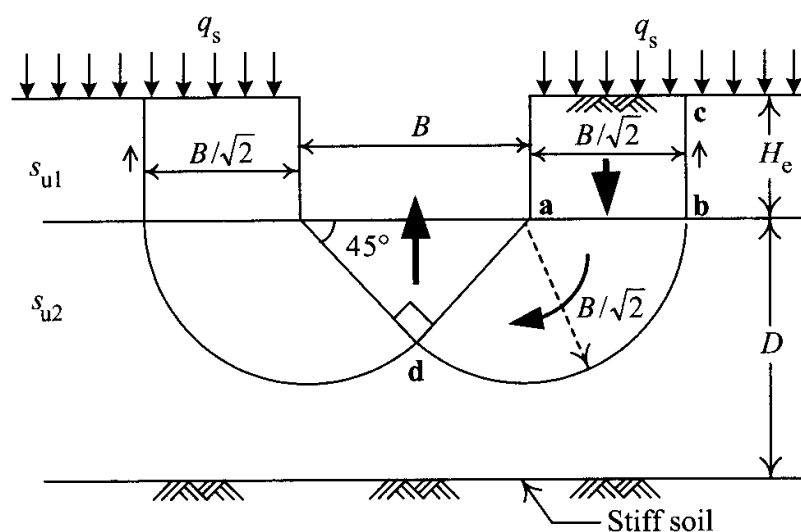
H : عمق حفاری (m)

S_u : مقاومت برشی زهکشی نشده در خاک‌های پایین‌تر از کف حفاری (kPa)

برای ایمنی حفاری مقدار N_b به حداکثر ۳ محدود می‌گردد. در صورتی که مقدار N_b بزرگ‌تر از ۵ باشد، خطر بالازدگی بالا است.

• روش دوم

شکل و رابطه زیر نحوه کنترل بالازدگی در این روش را نشان می‌دهند.



شکل ۱-۶- پارامترهای مربوط به کنترل بالازدگی در روش دوم

^۱ heaving

$$F.S = \frac{Q_u}{W - s_{u1}H_e} = \frac{5.7s_{u2}B/\sqrt{2}}{(\gamma H_e + q_s)B/\sqrt{2} - s_{u1}H_e} \geq 1.5 \quad (۲-۶)$$

برای افزایش ضریب اطمینان در مقابل بالازدگی راهکارهای زیر پیشنهاد می‌شود:

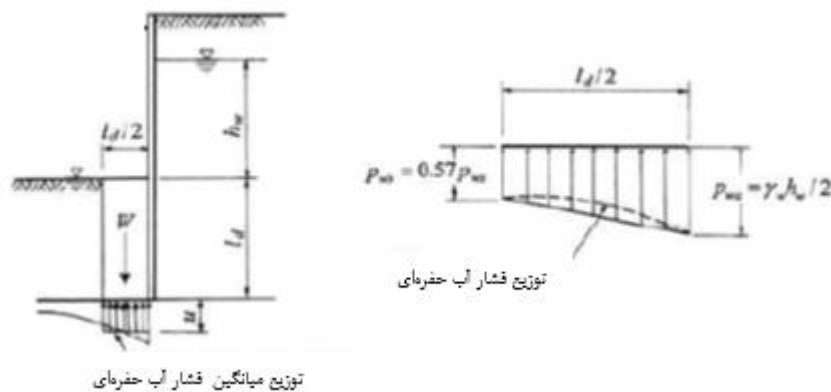
- افزایش ریشه شمع یا دیوار سازه نگهبان
- افزایش مقاومت برشی زهکشی نشده خاک زیر کف گودبرداری با انجام عملیات اصلاحی
- کاهش نیروی محرک با کاهش سرباره خاک

۶-۲-۲- جوشش

تراوش رو به بالای آب از کف گودها در خاک‌های غیرچسبنده می‌تواند باعث ناپایداری خاک شود که به آن جوشش یا رگاب می‌گویند. به منظور کنترل جوشش یکی از دو روش زیر می‌بایست توسط طراح انتخاب گردد.

• روش اول

برای کنترل جوشش ضریب اطمینان زیر باید بالاتر از ۱/۲ باشد



شکل ۶-۲- کنترل جوشش

$$F.S = \frac{W}{U} = \frac{\gamma' l_d}{0.4 \lambda \gamma_w h_w} \quad (۳-۶)$$

l_d : عمق ریشه (m)

γ' : وزن مخصوص غوطه‌وری (kN/m^3)

u : متوسط فشار منفذی اضافی در پایین ریشه سازه نگهبان (kPa)

$$u = 0.4 \lambda \gamma_w h_w \leq \gamma_w h_w \quad (۴-۶)$$

λ : ضریب تصحیح شکل سیستم سازه نگهبان

- برای سیستم سازه نگهبان با فرم کلی مستطیلی:

$$\lambda = \lambda_1 \lambda_2 \quad (۵-۶)$$

λ_1 : ضریب تصحیح بخاطر عمق سازه نگهبان

$$\lambda_1 = 1.3 + 0.7 \left(\frac{l_d}{B} \right)^{0.45} \geq 1.5 \quad (6-6)$$

λ_2 : ضریب تصحیح شکل پلان سازه نگهبان

$$\lambda_2 = 0.95 + \frac{0.09}{\left(\frac{L}{B} + 0.37 \right)^2} \quad (7-6)$$

- برای سیستم سازه نگهبان با فرم کلی دایره‌ای:

$$\lambda = -0.2 + 2.2 \left(\frac{l_d}{D} \right)^{0.2} \geq 1.6 \quad (8-6)$$

D: قطر دایره سیستم نگهبان (m)

(L/B): نسبت پلان سازه نگهبان نسبت طول به عرض

• روش دوم

ضریب اطمینان پایداری در برابر جوشش به صورت زیر بیان می‌شود. حداقل ضریب اطمینان این روش برابر با ۱/۵ است.

$$F.S = \frac{i_{cr}}{i_{max,ext}} \quad (9-6)$$

i_{cr} : گرادیان هیدرولیکی بحرانی

$i_{max,ext}$: گرادیان هیدرولیکی حداکثر موجود در خاک

مقدار گرادیان هیدرولیکی بحرانی خاک‌ها از رابطه زیر محاسبه می‌شود. برای اغلب خاک‌ها مقدار i_{cr} بین ۰/۹ تا ۱/۱ با متوسطی حدود ۱ متغیر است.

$$i_{cr} = \frac{G_s - 1}{e + 1} \quad (10-6)$$

G_s : چگالی ویژه خاک

e: نسبت تخلخل خاک

همچنین راه‌های مقابله با جوشش به شرح زیر هستند:

- افزایش ریشه سازه نگهبان
- کاهش سطح آب زیرزمینی با حفر چاه و جلوگیری از نفوذ آب به داخل مقطع حفاری با تقویت خاک

۶-۲-۳- حفره شدگی کف

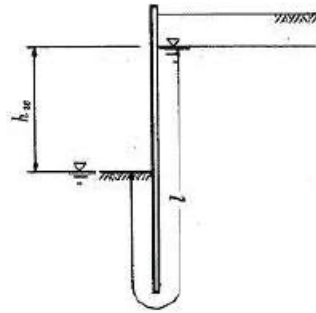
گسیختگی بخاطر پدیده حفره شدگی در اطراف حفاری‌های رها شده شمع‌ها، گمانه‌ها و چاه‌های قدیمی ممکن است

اتفاق بیافتد. به منظور کنترل این پدیده می‌بایست رابطه زیر کنترل گردد:

$$\frac{l}{h_w} \geq 2$$

(۱۱-۶)

l: طول خط جریان آب (m)

 h_w : اختلاف تراز آب پشت و جلوی سازه نگهبان (m)

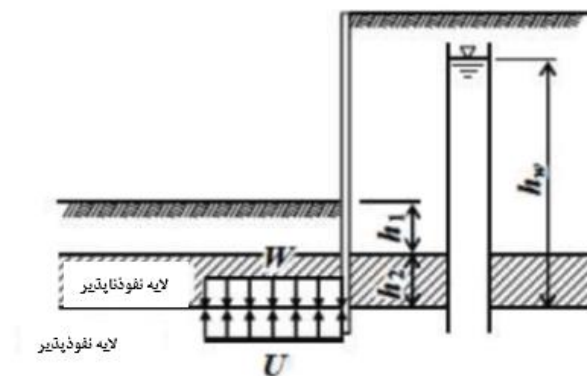
شکل ۳-۶- کنترل حفره شدگی

۴-۲-۶ - کنترل بالازدگی کلی کف

در کنترل این پدیده تعیین ضخامت لایه نفوذناپذیر (لایه با نفوذپذیری پایین) و تراز فشار آب آرتزین الزامی است. دو روش زیر در کنترل بالازدگی کلی کف قابل کاربرد است:

• روش اول

زمانی که عرض مقطع حفاری شده بزرگ باشد و یا مقاومت برشی بین ریشه سازه نگهبان و زمین قابل اغماض باشد و یا مقاومت برشی لایه با نفوذپذیری کم، پایین باشد، کنترل بالازدگی کلی کف می‌بایست با تحلیل تعادل بین نیروی فشار آب زیر لایه با نفوذپذیری کم و وزن خاک صورت گیرد، حداقل ضریب اطمینان این مقایسه برابر ۱/۱ است.



شکل ۴-۶- روش تعادل نیرویی در کنترل بالازدگی کلی کف

$$F.S = \frac{W}{U} = \frac{\gamma_{t1} h_1 + \gamma_{t2} h_2}{\gamma_w h_w} \quad (۱۲-۶)$$

W: فشار ناشی از وزن خاک از کف مقطع حفاری تا زیر لایه نفوذناپذیر (kPa)

γ_{t1}, γ_{t2} : وزن مخصوص مرطوب لایه‌های خاک (kN/m^3)

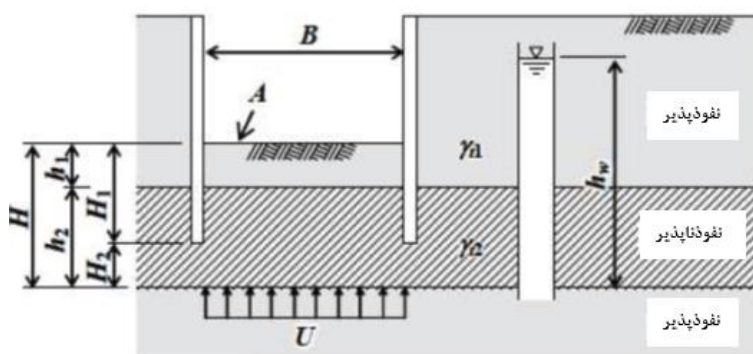
U: فشار بالا برنده آب (kPa)

h_w : تراز آرتزین و یا تراز واقعی آب (m)

γ_w : وزن مخصوص آب (kN/m^3)

• روش دوم

اگر عرض مقطع در مقایسه با عمق ریشه کوچک باشد و یا بتوان مقاومت برشی بین ریشه سازه نگهدارنده و خاک اطراف و یا مقاومت برشی لایه نفوذناپذیر را در نظر گرفت، کنترل بالازدگی کلی را می‌توان از رابطه زیر انجام داد.



شکل ۵-۶- کنترل بالازدگی کلی کف

$$\gamma_w h_w A \leq \frac{(\gamma_{t1} h_1 + \gamma_{t2} h_2)}{1.1} + \frac{f_1 H_1 + f_2 H_2}{3} \quad (۱۳-۶)$$

h_w : تراز آرتزین و یا واقعی آب (m)

A: مساحت کف مقطع حفاری (m^2)

f_1 : مقاومت برشی جداری خاک محدوده ضخامت h_1 (kPa)

(فقط لایه رسی محدوده H_1 در نظر گرفته می‌شود و لایه شنی چشم‌پوشی می‌شود).

$$f_1 = c \quad (۱۴-۶)$$

c: چسبندگی خاک رسی (kPa)

f_2 : مقاومت برشی جداری خاک محدوده ضخامت H_2 (از کف ریشه سازه نگهدارنده تا کف لایه نفوذناپذیر) (kPa)

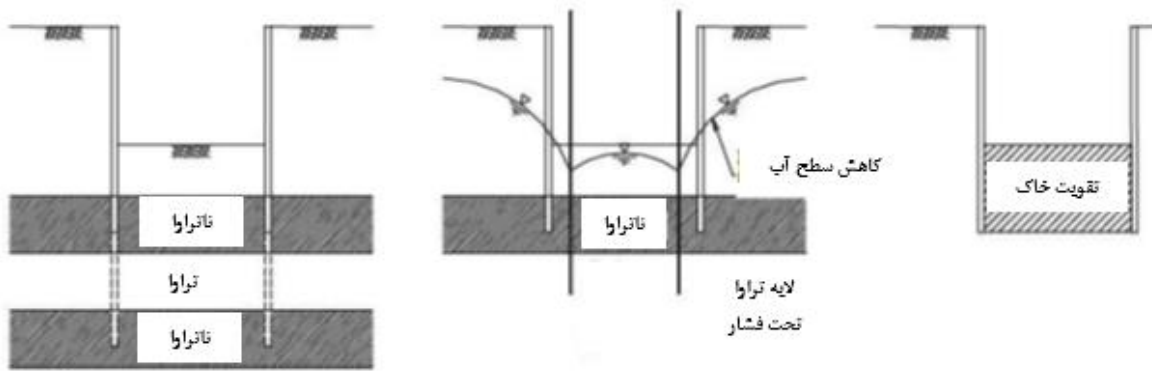
$$f_2 = \sigma'_h \tan \phi' + c' \quad (۱۵-۶)$$

σ'_h : فشار افقی زمین در محدوده h_2 ($\sigma'_h = k_0 \sigma'_v$) (kPa)

k_0 : ضریب فشار جانبی خاک در حالت سکون

۱: محیط داخلی سازه نگهبان (m)

همچنین راه‌های مقابله با بالازدگی کلی کف در شکل‌های زیر مشخص شده است:



الف- تقویت خاک

ب- کاهش سطح آب

ج- افزایش ریشه سازه نگهبان

شکل ۶-۶- راهکارهای مقابله با بالازدگی کلی کف

۳-۶- ملاحظات طراحی شمع‌های درجاریز

این بخش برای شمع‌های درجاریز (با یا بدون کیسینگ) قابل کاربرد است. مباحث این بخش بر اساس روش طرح مقاومت ارائه می‌شود. استفاده از فلسفه طراحی تنش مجاز بر اساس آیین‌نامه معتبر نیز مجاز است. مباحث این بخش برای شمع‌های کوبشی کاربرد ندارد.

استفاده از شمع سازه نگهبان در طراحی اصلی مجاز نیست. منظور از شمع با عملکرد دائم، شمع‌های زیر فونداسیون و یا شمع‌های میانی استفاده شده در ایستگاه‌های جزیره‌ای با روش اجرای پوش و کند است. هرچند در این ایستگاه‌ها نیز پیشنهاد می‌شود شمع‌های میانی سازه نگهبان بریده شوند و دیوار سازه اصلی ساخته شود. در صورت استفاده از شمع میانی با عملکرد دائم رعایت الزامات مربوط به پایایی بتن الزامی است.

موارد این بخش در خصوص طراحی شمع‌های حفاری شده قابل تعمیم است. اصطلاح "شمع حفاری شده" عبارت از شمع ساخته شده با استفاده از حفاری (چاه باز^۲ یا با استفاده از دوغاب حفاری^۳) یا لوله‌گذاری^۴ به همراه فن‌آوری و تجهیزات حفاری است.

این ضوابط در خصوص شمع‌هایی که با استفاده از لوله‌گذاری به صورت دورانی در زمین به همراه حفاری اجرایی شوند نیز صادق است.

۱ Drilled Shaft

۲ Open hole

۳ Drilling slurry

۴ Casing

در شمع‌های کنسولی توجه ویژه به عمق ریشه شمع ضروری است. پیشنهاد می‌شود کلیه شمع‌ها در همه روش‌های اجرای شمع با سرشمع به یکدیگر متصل گردند. گیرداری شمع‌ها بایستی به میزان کافی در سرشمع تأمین گردد تا مقاومت سازه‌ای مورد نیاز ایجاد گردد. در صورت تعبیه ۱/۳۳ برابر آرماتور مورد نیاز طراحی در تیر سرشمع، نیازی به تأمین حداقل آرماتور نیست. در تیر سرشمع استفاده از آرماتورهای گونه ضروری است.

۶-۳-۱- ملاحظات عمومی

اجرای شمع‌ها در سازه نگهبان سازه زیرزمینی بر حسب شرایط خاک و سطح آب زیرزمینی به دو صورت شمع‌های فاصله‌دار و شمع‌های مماسی و یا متقاطع (سکانت) است.

در طراحی شمع‌های فاصله‌دار، شمع می‌بایست برای بار بسیج شده بین دو شمع (بر اساس سطح بارگیر هر شمع) طراحی گردد. از طرفی با توجه به پدیده قوس زدگی خاک بین شمع‌ها ممکن است حد فاصل دو شمع نیاز به تمهیداتی چون اجرای شاتکریت داشته باشد.

موارد زیر در طراحی شمع‌های فاصله‌دار باید مدنظر باشد:

- شمع‌ها می‌بایست قادر به تحمل کلیه بارهای حین اجرا، بارهای ایجاد شده در دوره عمر مفید سازه نگهبان و بارهای ناشی از ساخت سازه اصلی (به‌طور مثال برچیدن استرات‌ها و یا اجرای سقف روی شمع‌ها) باشند. لذا کلیه مراحل اجرا می‌بایست در طراحی شمع‌ها لحاظ گردد.
- حداقل پوشش بتن در وجه در تماس با خاک برابر ۷۵ میلی‌متر است.
- محاسبات تغییرشکل متناسب با هر مرحله از اجرا باید توسط طراح انجام گیرد و مقایسه نشست ایجاد شده با نشست مجاز زمین اطراف و ملاحظات مربوط به ایمنی سازه‌های مجاور می‌بایست در نظر گرفته شود.
- طراح باید رواداری مناسب و مجاز در اجرای قفسه آرماتور و بدنه شمع را در نظر گیرد. رواداری مجاز در خاک‌برداری قائم بدنه دیواره ۱ درصد در جهت قائم است. رواداری مجاز جایگذاری قفسه آرماتور ۲۵ میلی‌متر در جهت افقی (که شامل رواداری مجاز اجرای بدنه دیواره قائم نیست) و ۳۰۰ میلی‌متر در جهت قائم است.
- چنانچه فاصله شمع‌های حفاری شده نسبت به هم کمتر از ۶ برابر قطر باشد، توالی اجرا بایستی در مدارک طراحی ذکر گردد. در صورت حفاری غیرمکانیزه شمع‌ها، پیشنهاد می‌شود قطر شمع کمتر از ۸۰۰ میلی‌متر در نظر گرفته نشود.

دیوار شمع مماسی و شمع متقاطع با استفاده از شمع‌های حفاری شده قائم ایجاد می‌شوند. شمع‌های حفاری شده باید توسط آرماتور آجدار و یا هسته فولادی شامل پروفیل نورد شده یا تیورق، مسلح و سپس بتن‌ریزی شوند. آرماتورها در شمع متقاطع به صورت متناوب و در شمع مماسی در تمام شمع‌ها به کار گرفته می‌شود. دیوار شمع حفاری شده بر اساس شرایط پروژه می‌تواند به صورت مماس باشد یا مقداری همپوشانی داشته باشد (دیوار شمعی متقاطع).

در صورت وجود فشار آب و نیاز به کنترل آب حین حفاری، استفاده از دیوار شمع متقاطع ضروری است. در شمع‌های متقاطع مقدار همپوشانی شمع‌های سازه‌ای و پلاستیک می‌بایست با توجه به دقت دستگاه‌های مورد استفاده توسط پیمانکار اعلام و در نقشه‌ها و محاسبات در نظر گرفته شود. شمع‌های مسلح باید توانایی تحمل نیروی انتقالی توسط شمع‌های غیرمسلح میانی (شمع پلاستیک) را هم دارا باشند. به عبارتی استفاده از ظرفیت سازه‌ای شمع‌های پلاستیک مجاز نیست.

موارد زیر الزامات طراحی هر دو نوع دیوار شمع می‌ماسی و متقاطع است:

- بتن مسلح به میلگرد یا بتن مسلح به هسته فولادی باید توانایی تحمل تمامی بارهای موقتی حین ساخت و بارگذاری نهایی را دارا باشد.
- تمامی مراحل ساخت از جمله تمامی مفروضات مهاربندی (نصب استرات، نیل و...) باید صریحاً و واضح در مدارک اجرا نمایش داده شود. (ترتیب مراحل حفاری شمع‌ها)
- تأثیر حذف مهار میانی در مرحله نهایی ساخت باید در طراحی لحاظ شده باشد.
- حداقل پوشش محافظ برای هسته فولادی و آرماتور مجاور خاک باید ۷۵ میلی‌متر باشد.
- آنالیزهای دقیق برای برآورد تغییرشکل دیوار در هر مرحله از اجرا و نیز جابه‌جایی متناظر محیط خاک و اثر آن بر سازه‌های مجاور باید بررسی شود.
- طراحی باید روداری مجاز حفاری شمع‌ها و جایگذاری هسته فولادی یا قفسه آرماتور را در نظر گیرد. روداری مجاز حفاری شمع قائم در هر دو شمع می‌ماسی و متقاطع برابر ۲ درصد در جهت قائم است. روداری مجاز افقی جایگذاری قفسه آرماتور برابر ۲۵ میلی‌متر افقی و ۳۰۰ میلی‌متر قائم است. روداری جایگذاری عضو فلزی قائم برابر ۱۵۰ میلی‌متر در جهت قائم است.
- در اجرای شمع‌های متقاطع الزامی به اجرای شمع‌ها با بتن سازه‌ای و بتن پلاستیک به صورت یک در میان نیست. (هر چند پیشنهاد می‌شود اجرا به صورت یک در میان باشد). در صورت وجود شرایط محیطی مناسب و در نظر گرفتن ملاحظات اجرایی مانند شرایط مناسب حفاری، تضمین آب‌بندی مناسب حین ساخت، می‌توان تعداد شمع‌های غیرسازه‌ای بین شمع‌های سازه‌ای را بیشتر در نظر گرفت. در چنین حالتی استفاده از آرماتور با مقاومت بالاتر ممکن است به توجیه اقتصادی طرح منجر شود.

۶-۳-۲ - مقاومت شمع در جاریز

شمع در جاریز بایستی به نحوی طراحی گردد که مقاومت سازه‌ای و محوری کافی داشته و تحت نشست‌ها و جابجایی‌های جانبی از مقاومت مطلوبی برخوردار باشد. ضرایب کاهش مقاومت (ϕ) برای محاسبه مقاومت شمع (R_n) در حالت‌های مختلف در جدول ۶-۳ ارائه شده است.

مقاومت محوری شمع‌های حفاری شده بایستی در چارچوب مجموعه‌ای از بررسی‌های زیرسطحی و آزمون‌های

آزمایشگاهی و یا برجا، روش‌های تحلیلی و آزمایش‌های بارگذاری با رجوع به تاریخچه عملکرد گذشته تعیین گردد. ضرایب مقاومت بر اساس روش‌های مورد استفاده برای تعیین مقاومت اسمی شمع درجاریز انتخاب می‌گردند. هنگام انتخاب ضریب مقاومت برای شمع‌های واقع بر خاک‌های رسی یا دیگر ساختارهای دست خورده، تجربیات محلی در خصوص ساختارهای زمین‌شناسی و دیگر عملیات اجرایی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

با توجه به اینکه جهت بسیج شدن مقاومت نوک شمع، تغییر شکل بیشتری مورد نیاز است و بسیج شدن مقاومت پایه شمع نسبت به مقاومت جانبی آن کمتر است، ضریب مقاومت کمتری نسبت به مقاومت جانبی برای مقاومت پایه در جدول ۳-۶ ارائه شده است.

جدول ۳-۶- ضرایب مقاومت برای مقاومت ژئوتکنیکی شمع‌های حفر شده

ضریب مقاومت	روش / خاک / شرایط	
۰/۴۵	روش α (براون و همکاران، ۲۰۱۰)	مقاومت جانبی در رس
۰/۴	تنش کل (براون و همکاران، ۲۰۱۰)	مقاومت نوک در رس
۰/۵۵	روش β (براون و همکاران، ۲۰۱۰)	مقاومت جانبی در ماسه
۰/۵۰	براون و همکاران، ۲۰۱۰	مقاومت نوک در ماسه
۰/۶۰	براون و همکاران، ۲۰۱۰	مقاومت جانبی در مصالح چسبنده IGM
۰/۵۵	براون و همکاران، ۲۰۱۰	مقاومت نوک در مصالح چسبنده IGM
۰/۵۵	کول‌هاوی و همکاران (۲۰۰۵) براون و همکاران، ۲۰۱۰	مقاومت جانبی در سنگ
۰/۵۰	کارتر و کول‌هاوی (۱۹۸۸)	مقاومت جانبی در سنگ
۰/۵۰	انجمن ژئوتکنیک کانادا ^۱ (۱۹۸۵) روش فشارسنج ^۲ (انجمن ژئوتکنیک کانادا، ۱۹۸۵) براون و همکاران، ۲۰۱۰	مقاومت نوک در سنگ
۰/۵۵	رس	گسیختگی بلوک ^۳ ، Φ_{b1}
۰/۳۵	روش α (براون و همکاران، ۲۰۱۰)	رس
۰/۴۵	روش β (براون و همکاران، ۲۰۱۰)	ماسه
۰/۴	کول‌هاوی و همکاران (۲۰۰۵) براون و همکاران، ۲۰۱۰	سنگ
۰/۴۵	ماسه و رس	مقاومت بالازدگی گروه شمع، Φ_{ug}
۱/۰	تمام مصالح	مقاومت افقی خاک در شمع منفرد یا گروه شمع
۰/۷۰	تمام مصالح	آزمایش بارگذاری استاتیکی (فشاری)، Φ_{load}
۰/۶۰	تمام مصالح	آزمایش بارگذاری استاتیکی (بالازدگی)، Φ_{uplift}

۱ Canadian geotechnical society

۲ Pressuremeter method

۳ Block failure

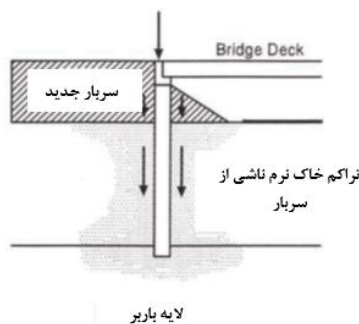
۳-۳-۶ - بارهای وارد بر شمع‌های درجاریز

در طراحی شمع‌ها ملاحظات مربوط به بارگذاری و ترکیبات بار می‌بایست مطابق فصل سوم دستورالعمل حاضر در نظر گرفته شود. پیشنهاد می‌شود بارهای عمومی وارد بر شمع از طریق مدل‌سازی عددی اجزا محدود و یا تفاضل محدود تعیین گردد.

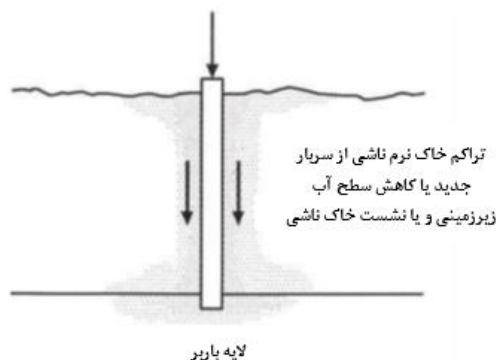
علاوه بر بارهای عمومی که به شمع وارد می‌شود توجه به بارهای فروکش و برکنش نیز ضروری است

۳-۳-۶-۱ - فروکش^۱ (اصطکاک جداری منفی)

فروکش که اصطکاک جداره منفی نیز نامیده می‌شود می‌تواند به دلیل نشست خاک ناشی از بارهای اعمالی پس از اجرای شمع‌ها نظیر اثر خاک‌ریز که در شکل ۶-۷ نشان داده شده است، باشد. فروکش می‌تواند به وسیله عوامل دیگری به جز بارگذاری مانند پایین آوردن سطح آب‌های زیرزمینی، وقوع پدیده تحکیم نیز اتفاق بیافتد که در شکل ۶-۸ نشان داده شده است.



شکل ۶-۷ - شرایط معمول فروکش ناشی از وزن خاک‌ریز (هانینگان و همکاران، ۲۰۰۵)



شکل ۶-۸ - شرایط معمول فروکش ناشی از سایر عوامل به جز خاک‌ریز

در هر حال احتمال وجود فروکش در شمع‌ها در شرایط زیر باید مورد بررسی قرار گیرد.

- در صورتی که سایت شامل مصالح تراکم‌پذیر نظیر رس، سیلت یا خاک‌های آلی باشد.
- چنانچه در مجاورت شمع‌ها خاک‌ریز وجود داشته باشد یا اینکه در آینده ریخته شود.
- در صورتی که تراز آب‌های زیرزمینی اساساً پایین آورده شده باشد.
- چنانچه در خاک شن دار غیرمتراکم روانگرایی اتفاق بیافتد.

در صورت وجود پتانسیل فروکش در شمع به دلیل جابه‌جایی خاک به سمت پایین نسبت به شمع، بایستی شمع در مقابل نیروی فروکش طراحی گردد. مگر در حالتی که پتانسیل فروکش با تمهیدات لازم رفع گردد. به منظور مرتفع نمودن پتانسیل وقوع فروکش، ملاحظات نظیر اعمال بارهای سربار خاک‌ریز، روش‌های بهبود خاک و یا زهکشی قائم و تمهیدات مانیتورینگ نشست می‌تواند در نظر گرفته شود. روند طراحی پیش بارگذاری در مطالعات چنی و چیس^۱ (۲۰۰۰) ارائه شده است.

نشست پس از روانگرایی نیز می‌تواند باعث پدیده فروکش گردد. روش‌های کاهش اثرات فروکش ناشی از روانگرایی در مطالعات کاوازانجیان و همکاران^۲ (۱۹۹۷) ارائه شده است. در این حالت اصطکاک جداره مورد استفاده برای تعیین نیروی فروکش ناشی از نشست روانگرایی به صورت محافظه‌کارانه برابر مقاومت پسماند خاک در ناحیه روانگرا و اصطکاک جداره روانگرانشده در لایه‌های غیرروانگرایی بالای ناحیه روانگرایی فرض می‌گردد.

برای ترکیب بار شامل بار زلزله، فروکش ناشی از نشست روانگرایی بایستی در ترکیب با سایر بارهای ایجاد شده در گروه بارها به شمع اعمال گردد (استفاده از شمع با عملکرد دائم مانند شمع زیر فونداسیون و یا شمع میانی در ایستگاه‌های جزیره‌ای در روش پوش و کند صرفاً مجاز است). فروکش ناشی از روانگرایی نبایستی با فروکش ناشی از نشست‌های تحکیم ترکیب گردد.

در خصوص بار فروکش اعمالی به گروه‌های شمع بایستی اثرات گروه مورد ارزیابی قرار گیرد.

بارهای گذرا (تمامی بارها به‌غیر از بار مرده و بار خاک) می‌توانند باعث کاهش نیروهای فروکش گردند زیرا این بارها باعث جابه‌جایی شمع‌ها به سمت پایین می‌گردند که موجب حذف یا کاهش موقت بار فروکش می‌گردد. لحاظ بارهای گذرا و بار فروکش به صورت توأم محافظه‌کارانه است.

اثرات بار ناشی از فروکش بر روی شمع‌ها به صورت زیر تعیین می‌گردد (روند گام به گام تعیین نیروی فروکش به صورت تفصیلی در مطالعات هانیگان و همکاران^۳ (۲۰۰۵) ارائه شده است). لازم به ذکر است در خصوص ضرایب بار فروکش که در جدول ۳-۴ ارائه شده است، در زمان بررسی حداکثر بارهای به سمت پایین در شمع‌ها، از حداکثر ضریب بار استفاده گردد. حداقل ضریب بار صرفاً در زمان بررسی بارهای احتمالی بالازدگی استفاده می‌گردد.

گام ۱- پروفیل و مشخصات خاک برای محاسبه نشست تهیه گردد.

^۱ Cheney and Chassie

^۲ Kavazanjian, et al.

^۳ Hannigan, et al.

گام ۲- محاسبات نشست برای لایه‌های خاک در امتداد طول شمع با استفاده از روش‌های تجربی و یا عددی انجام پذیرد. پیشنهاد می‌شود جهت تعیین نشست از نرم‌افزارهای اجزا و یا تفاضل محدود استفاده گردد (چنانچه نشست به دلیل روانگرایی باشد، می‌توان با استفاده از روش‌های توکیماتسو و سید^۱ (۱۹۸۷) یا ایشیهارا و یوشیمینه^۲ (۱۹۹۲)، مقادیر نشست را تعیین نمود).

گام ۳- طول شمع که در معرض فروکش قرار خواهد گرفت، تعیین گردد. اگر نشست لایه خاک برابر ۱ سانتیمتر یا بیشتر باشد، فرض می‌گردد که فروکش به صورت کامل ایجاد شده است.

گام ۴- مقدار بار فروکش، DD، با محاسبه مقاومت جداره منفی با استفاده از هر روش تحلیل استاتیکی موجود در بند ۳-۵-۶ تعیین گردد. مجموع مقاومت جداره منفی برای تمامی لایه‌هایی که در فروکش مشارکت دارند از پایین‌ترین لایه تا زیر سرشمع یا سطح زمین در نظر گرفته شود.

بارهای فروکش در شمع‌ها می‌تواند با استفاده از روش α برای خاک‌های چسبنده و روش β برای خاک‌های دانه‌ای در نظر گرفته شود. در مقاومت مقاوم شمع، $1/5$ متر ابتدایی و طول انتهایی به میزان یک برابر قطر شمع در بارهای فروکش مشارکت نمی‌نمایند. در صورت استفاده از روش α ، افزایش مقاومت برشی زهکشی نشده ناشی از تحکیم مجاز است. برای تعیین بار فروکش می‌توان از روش صفحه خنثی^۳ نیز استفاده نمود. روش صفحه خنثی در نشریه NCHRP 393 تشریح و مورد بررسی قرار گرفته است.

در صورتی که نوک شمع در لایه متراکم یا سنگ باشد و طراحی شمع از نظر سازه‌ای کنترل شده باشد، نیروی فروکش در حالت‌های حدی نهایی و مقاومت لحاظ می‌گردد.

در صورتی که نوک شمع در لایه خاکی باشد، چنانچه نشست شمع کمتر از معیار گسیختگی باشد، نیازی به لحاظ فروکش در حالات حدی مقاومت و نهایی نمی‌باشد و صرفاً کنترل حالت بهره‌برداری کافی است. در واقع در شمع‌های اصطکاکی با مقاومت نوک محدود، بار فروکش می‌تواند از مقاومت ژئوتکنیکی شمع بیشتر گردد که این امر باعث می‌شود شمع به سمت پایین حرکت کرده و منجر به عدم کنترل معیارهای حالت حدی بهره‌برداری در سازه گردد. در این حالت در صورتی که نشست شمع با مقاومت باربری اسمی به زیر ناحیه فروکش محدود نگردد، رواداری‌های حالت حدی بهره‌برداری در طراحی ژئوتکنیکی حاکم خواهد بود.

۳-۳-۳-۶- برکنش^۴

شمع‌های حفر شده در خاک منبسط شوند، بایستی به قدر کافی در عمق خاک‌های پایدار در برابر رطوبت، گسترش یابند تا گیرداری مناسبی جهت مقاومت در برابر بالازدگی تأمین گردد. حدفاصل بین سطح زمین و سرشمع بایستی به

^۱ Tokimatsu and Seed

^۲ Ishihara and Yoshimine

^۳ Neutral plane method

^۴ Uplift

قدری کافی باشد تا از اعمال بارهای بالازدگی جلوگیری شود. پتانسیل تورم خاک که باعث ایجاد بالازدگی در پی‌های عمیق یا بالازدگی پی‌های سطحی می‌گردد بر اساس جدول ۴-۶ تعیین می‌گردد. همچنین به منظور بررسی پتانسیل تورم می‌توان از ASTM D4829 استفاده نمود.

جدول ۴-۶- طبقه‌بندی خاک‌ها با پتانسیل منبسط شوندگی (ریز و انیل، ۱۹۸۸)

حد مایع LL (%)	حد پلاستیک PL (%)	مکش خاک (kPa)	پتانسیل تورم (%)	طبقه‌بندی پتانسیل تورم
>۶۰	>۳۵	>۳۸۰	>۱/۵	زیاد
۵۰-۶۰	۲۵-۳۵	۱۴۰-۳۸۰	۰/۵-۱/۵	حدی
<۵۰	<۲۵	<۱۴۰	<۰/۵	کم

۴-۳-۶- طراحی برای حالت حدی بهره‌برداری - کنترل نشست

کنترل نشست برای طراحی حالت بهره‌برداری انجام می‌شود. پیشنهاد می‌شود نشست شمع (منفرد و یا گروهی) بر اساس مدل‌سازی عددی اجزا محدود و یا تفاضل محدود تعیین گردد. در ادامه روش‌هایی تجربی تحلیلی برای تعیین نشست در شمع‌های درجاریز منفرد ارائه شده است.

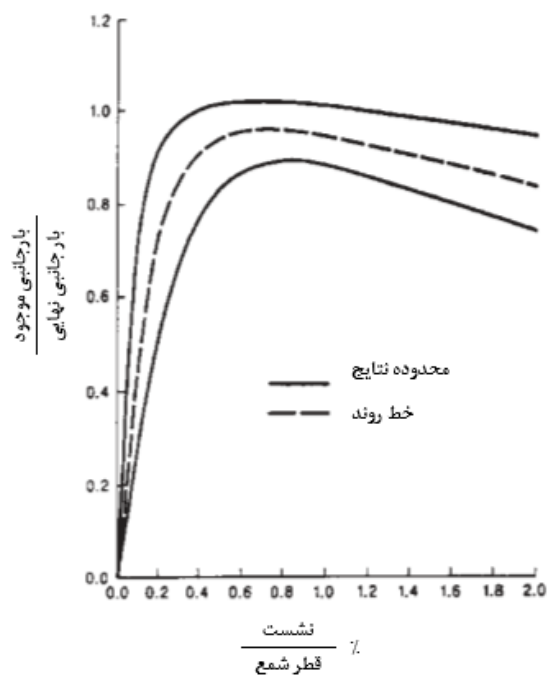
نشست در شمع‌های درجاریز منفرد به صورت مجموع موارد زیر تعیین می‌گردد:

- نشست کوتاه مدت ناشی از انتقال بار
- نشست تحکیمی در صورت وجود خاک چسبنده در زیر نوک شمع
- فشردگی محوری شمع

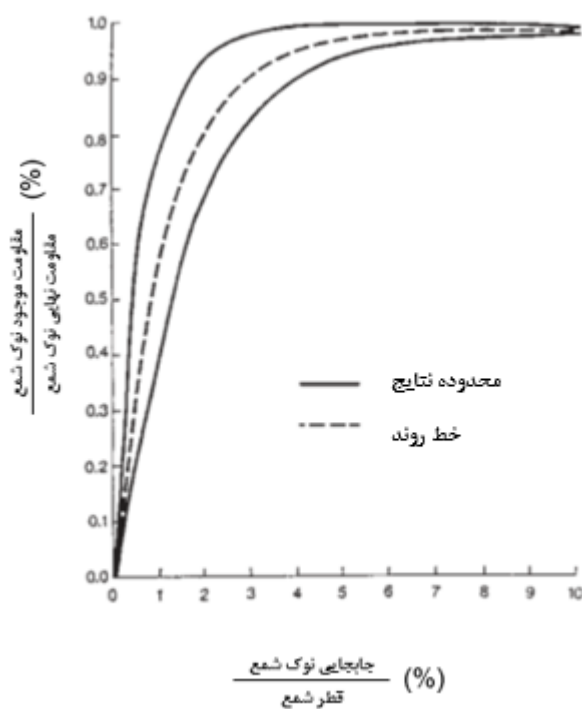
منحنی‌های نرمال شده بار- نشست که در شکل‌های ۹-۶ الی ۱۲-۶ نشان داده شده است بایستی به منظور محدود کردن مقاومت محوری اسمی شمع برای جابجایی‌های حالت حدی بهره‌برداری که در تعیین حالت حدی مقاومت محاسبه شده است، مورد استفاده قرار گیرد.

در صورت استفاده از این شکل‌ها جهت محدود کردن مقاومت نوک و جداره، بایستی از مقادیر ثابت نشست نرمال استفاده گردد. نشست بلند مدت بر اساس مراجع معتبر و با استفاده از روش پی معادل^۱ محاسبه می‌گردد و به نشست‌های کوتاه مدت تعیین شده از شکل‌های ۹-۶ الی ۱۳-۶ اضافه می‌گردد. باید توجه داشت در سازه‌های نگهدارنده با توجه به عمر مفید سازه، تعیین نشست بلند مدت معمولاً چندان کاربردی نخواهد داشت.

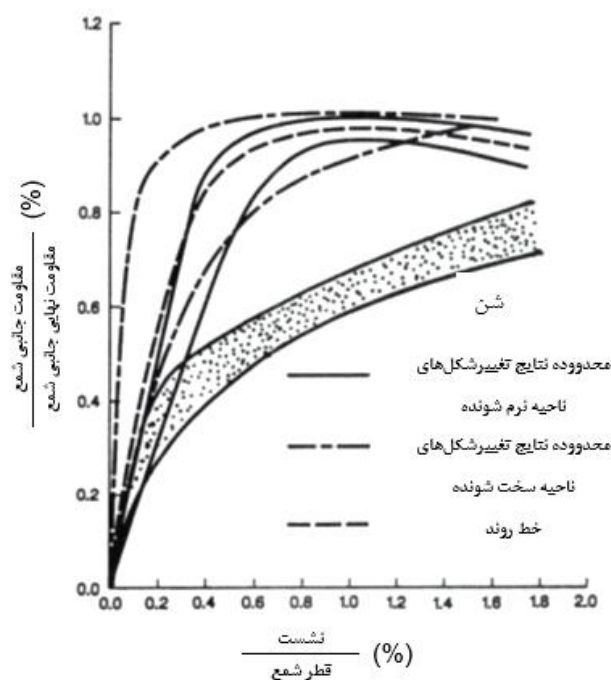
^۱ Equivalent footing method



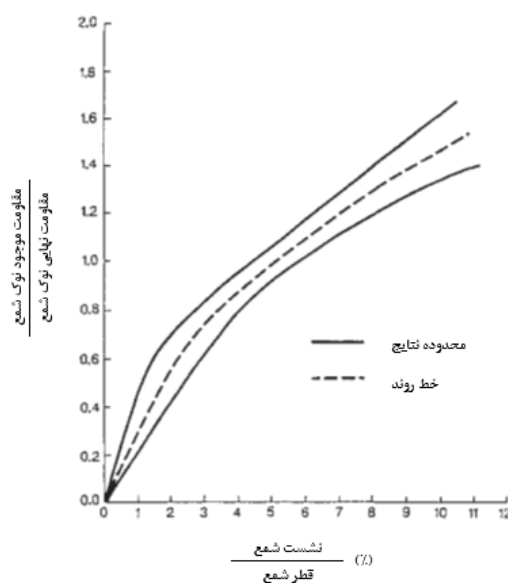
شکل ۶-۹- انتقال بار جداری نرمال شده با مقدار نهایی در مقابل نشست در خاک‌های چسبنده (مطابق با انیل و ریز، ۱۹۹۹)



شکل ۶-۱۰- مقاومت انتهایی (نوک) نرمال شده با مقدار نهایی در مقابل نشست در خاک‌های چسبنده (مطابق با انیل و ریز، ۱۹۹۹)



شکل ۱۱-۶- انتقال بار جداری نرمال شده با مقدار نهایی در مقابل نشست در خاک‌های غیرچسبنده (مطابق با انیل و ریز، ۱۹۹۹)



شکل ۱۲-۶- مقاومت انتهایی (نوک) نرمال شده با مقدار نهایی در مقابل نشست در خاک‌های غیرچسبنده (مطابق با انیل و ریز، ۱۹۹۹)

منحنی‌های شکل‌های ۹-۶ الی ۱۲-۶ نشست‌هایی را نشان می‌دهد که در آن مقاومت جداره بسیج شده است. اصطکاک جداره شمع، R_s ، عموماً در جابجایی‌های ۰/۲ درصد تا ۰/۸ درصد قطر شمع در شمع‌های واقع بر خاک‌های چسبنده به صورت کامل بسیج شده است. این مقدار در شمع‌های واقع بر خاک‌های غیرچسبنده برابر ۰/۱ درصد تا ۱ درصد است.

۶-۳-۵ - طراحی برای حالت حدی مقاومت

• مفاهیم کلی

مقاومت‌های اسمی شمع که بایستی در حالت حدی مقاومت در نظر گرفته شود شامل موارد زیر است:

- مقاومت فشاری محوری
- مقاومت بالازدگی محوری
- پانچ شدگی نوک شمع در خاک
- مقاومت ژئوتکنیکی جانبی خاک و لایه سنگی
- مقاومت در زمان وقوع آب شستگی
- مقاومت محوری در زمان رخداد فروکش
- مقاومت سازه‌ای شمع

مقاومت محوری اسمی بایستی با استفاده از سطح آب‌های زیرزمینی که در محاسبه تنش مؤثر در نوک و جداره‌های شمع اعمال می‌گردد، تعیین گردد. تأثیر فشار هیدرواستاتیک بایستی در طراحی لحاظ گردد. در صورتی که شمع بر روی سنگ واقع شده باشد، مقاومت باربری اساساً به سربار مؤثر وابسته است که مستقیماً از تراز آب‌های زیرزمینی تأثیر می‌پذیرد. در شرایط بارگذاری زهکشی شده، تنش مؤثر قائم به سطح آب‌های زیرزمینی مربوط می‌گردد و از این رو، در مقاومت محوری و مقاومت جانبی شمع مؤثر است.

۶-۳-۵-۱ - آب شستگی

تأثیر آب شستگی می‌بایست در تعیین حداقل عمق ریشه شمع در نظر گرفته شود. به عبارتی عمق ریشه شمع باید طوری تعیین گردد که پس از وقوع آبشستگی مقاومت جداره و نوک شمع به اندازه کافی باشد.

۶-۳-۵-۲ - مقاومت فشاری محوری اسمی شمع‌های درجاریز منفرد

مقاومت اسمی شمع‌های درجاریز، ϕR_R ، به صورت زیر است:

$$\phi R_R = \phi_{qp} R_p + \phi_{qs} R_s = \phi_{qp} (A_p q_p) + \phi_{qs} (A_s q_s) \quad (۱۶-۶)$$

R_p : مقاومت اسمی نوک شمع (kN) و R_s مقاومت اسمی جداره شمع (kN)

ϕ_{qp} : ضریب مقاومت برای مقاومت نوک شمع و ϕ_{qs} ضریب مقاومت برای مقاومت جداره شمع که از جدول ۶-۲ تعیین می‌گردد.

q_p : مقاومت واحد نوک شمع (kPa) و q_s مقاومت واحد جداره شمع (kPa)

A_p : مساحت نوک شمع (m^2) و A_s مساحت جداره شمع (m^2)

علاوه بر روش‌های تعیین مقاومت شمع‌های درجاریز که در این بند ارائه شده است، می‌توان از روش‌های دیگر مشروط

بر اینکه اطلاعات و سوابق کافی جهت توسعه ضرایب مقاومت مناسب در اختیار باشد نیز استفاده نمود.

الف- تعیین مقاومت شمع حفاری شده در خاک‌های چسبنده

شمع‌های حفاری شده در خاک‌های چسبنده بایستی بر اساس روش‌های تنش کل و تنش مؤثر به ترتیب برای شرایط بارگذاری زهکشی نشده و زهکشی شده طراحی شوند.

• مقاومت جانبی (جداره)

مقاومت جانبی واحد اسمی، q_s ، برای شمع‌های واقع بر خاک‌های چسبنده که در شرایط زهکشی نشده بارگذاری شده است، بر اساس روش α به صورت زیر است.

$$q_s = \alpha S_u \quad (۱۷-۶)$$

که در آن:

$$S_u \leq 1.5P_a \quad \text{اگر}$$

$$\alpha = 0.55 \quad (۱۸-۶)$$

$$S_u > 1.5P_a \quad \text{اگر}$$

$$\alpha = 0.55 - 0.1(S_u / P_a - 1.5) \quad (۱۹-۶)$$

S_u مقاومت برشی زهکشی نشده (kPa)

α ضریب چسبندگی

P_a فشار جو (100 kPa)

بخش‌هایی از شمع حفاری شده که در زیر به آن اشاره شده است و در شکل ۶-۱۳ نشان داده شده است بایستی در مقاومت جانبی جداره در نظر گرفته شود.

- حداقل ۱/۵ متر ابتدایی هر شمع

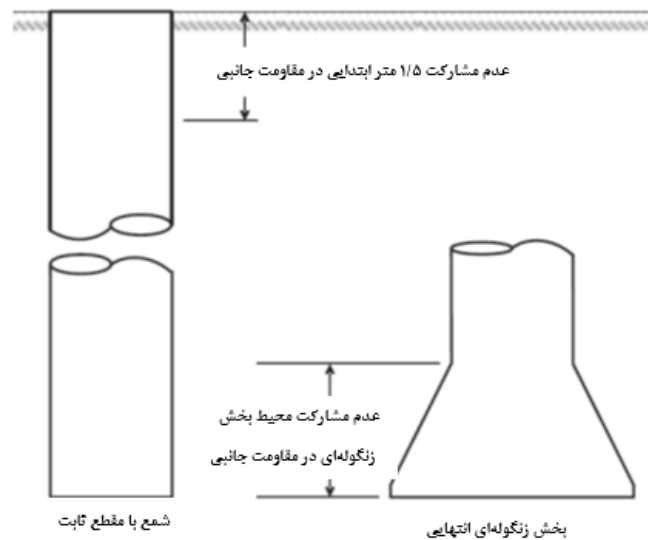
- محیط بخش زنگوله‌ای انتهایی (در صورت وجود)

مقادیر α برای بخش‌هایی از شمع که در حفاری خشک به صورت باز یا حفاری با لوله‌گذاری مشارکت دارند بر اساس معادلات ۶-۱۷ و ۶-۱۸ تعیین می‌گردند.

در صورتی که از لوله‌گذاری (کیسینگ) دائم استفاده شود، مقاومت جداره بایستی با ملاحظه نوع و طول لوله‌گذاری مورد استفاده و نیز نحوه نصب آن، تنظیم گردد.

لوله‌گذاری فولادی عموماً مقاومت جداره شمع را کاهش می‌دهد. هیچ‌گونه اطلاعات دقیقی در خصوص کاهش اصطکاک جداره ناشی از استفاده از لوله‌گذاری دائم نسبت به بتن‌ریزی به صورت تماس مستقیم با خاک وجود ندارد. ضرایب کاهش مقاومت جداره در شمع‌های با لوله‌گذاری فولادی نسبت به شمع‌های بتنی درجاریز بین ۵۰ درصد تا ۷۵ درصد به ترتیب

با توجه به اینکه فولاد تمیز یا زنگ‌زده باشد، متغیر است (پوتیوندی، ۱۹۶۱). در صورت استفاده از حلقه‌های وصله^۱ یا کفشک‌های برشی^۲ بزرگ‌تر، کاهش بیشتری در مقاومت جداره مورد نیاز است. مقادیر α به دست آمده از معادلات ۶-۱۷ و ۶-۱۸ برای بارگذاری فشاری و بالازدگی قابل تعمیم می‌باشند.



شکل ۶-۱۳- توضیح بخش‌های غیرموثر شمع‌های حفاری شده که در محاسبه مقاومت جداره لحاظ نمی‌گردند (براون و همکاران، ۲۰۱۰)

• مقاومت نوک

برای شمع‌های با بارگذاری محوری در خاک‌های چسبنده، مقاومت واحد اسمی نوک، با استفاده از روش تنش کل بر اساس روابط براون و همکاران (۲۰۱۰)، به صورت زیر است.

$$q_p = N_c S_u \leq 3800 \text{ kPa} \quad (۲۰-۶)$$

که در آن:

$$N_c = 6 \left(1 + 0.2 \frac{Z}{D} \right) \leq 9 \quad (۲۱-۶)$$

D: قطر شمع حفاری شده (m)

Z: عمق نفوذ شمع (m)

مقدار S_u از نتایج آزمون‌های آزمایشگاهی و یا بر جای نمونه‌های دست نخورده به دست آمده در عمق ۲ برابر قطر زیر نوک شمع تعیین می‌گردد. اگر خاک در عمق ۲ برابر قطر از نوک شمع دارای $S_u < 25 \text{ kPa}$ باشد، مقدار N_c در ۰/۶۷ ضرب می‌گردد.

لازم به ذکر است در خاک‌های چسبنده سخت، می‌توان به منظور افزایش مساحت باربری نوک جهت کاهش فشار

۱ Splicing rings

۲ Cutting shoes

باربری واحد انتهایی شمع یا تأمین مقاومت اضافی جهت مقابله با نیروهای بالازدگی از پایه‌های تعریض شده (زنگوله‌ای^۱ یا پافیلی^۲) در نوک شمع استفاده نمود.

چنانچه انتهایی شمع حفاری شده خشک، تمیز و قبل از بتن‌ریزی کنترل شده باشد، می‌توان تمام سطح پایه را به صورت مؤثر در انتقال بار در نظر گرفت.

ب- تعیین مقاومت شمع حفاری شده در خاک‌های غیرچسبنده

شمع‌های واقع بر خاک‌های غیرچسبنده بر اساس روش‌های تنش مؤثر برای شرایط بارگذاری زهکشی شده یا روش‌های تجربی بر پایه نتایج آزمون برجا طراحی می‌گردند.

• مقاومت جداره

مقاومت جداره برای شمع‌های واقع بر خاک‌های غیرچسبنده با استفاده از روش β تعیین می‌گردد که به صورت زیر است.

$$q_s = \beta \sigma'_v \quad (۲۲-۶)$$

$$\beta = (1 - \sin \phi'_f) \left(\frac{\sigma'_p}{\sigma'_v} \right)^{\sin \phi'_f} \tan \phi'_f \quad (۲۳-۶)$$

β : ضریب انتقال بار (بدون واحد)

ϕ'_f : زاویه اصطکاک مؤثر خاک (°)

σ'_p : تنش پیش تحکیم قائم مؤثر (kPa)

σ'_v : تنش قائم مؤثر در وسط عمق لایه خاک (kPa)

رابطه زاویه اصطکاک مؤثر خاک برای استفاده در معادلات فوق عبارت است از:

$$\phi'_f = 27.5 + 9.2 \log \left[(N_1)_{60} \right] \quad (۲۴-۶)$$

$(N_1)_{60}$: مقدار SPT اصلاح شده برای تنش مؤثر سربار

تنش پیش تحکیم در معادله ۶-۳۱ با رابطه مقادیر SPT به صورت تقریبی طبق روابط زیر تعیین می‌گردد.

برای ماسه:

$$\frac{\sigma'_p}{P_a} = 0.47 (N_{60})^m \quad (۲۵-۶)$$

m: برابر با ۰/۶ برای ماسه‌های تمیز کوارتزی و برابر با ۰/۸ برای ماسه سیلتی و سیلت‌های ماسه‌ای

P_a : فشار جو (100 kPa)

^۱ Bell

^۲ Underream

N_{60} : مقدار SPT اصلاح شده برای کارایی چکش

برای خاک‌های شنی:

$$\frac{\sigma'_p}{p_a} = 0.15(N_{60}) \quad (26-6)$$

در صورتی که از لوله‌گذاری دائم استفاده شود، مقاومت جداره بایستی با ملاحظه نوع و طول لوله‌گذاری مورد استفاده و نیز نحوه نصب آن، تنظیم گردد. لوله‌گذاری فولادی عموماً مقاومت جداره شمع را کاهش می‌دهد. هیچ‌گونه اطلاعات دقیقی در خصوص کاهش اصطکاک جداره ناشی از استفاده از لوله‌گذاری دائم نسبت به بتن‌ریزی به صورت تماس مستقیم با خاک وجود ندارد. ضرایب کاهش مقاومت جداره در شمع‌های فولادی کوبیده شده نسبت به شمع‌های بتنی بین ۵۰ درصد تا ۷۵ درصد به ترتیب با توجه به اینکه فولاد تمیز یا زنگ زده باشد متغیر است (پوتیوندی، ۱۹۶۱). عملاً ضرایب کاهش به دلیل لوله‌گذاری معمولاً بین ۰/۶ تا ۰/۷۵ اعمال می‌گردد. در صورت استفاده از حلقه‌های وصله یا کفشک‌های برشی بزرگ‌تر، کاهش بیشتری در مقاومت جداره مورد نیاز است.

• مقاومت نوک

مقاومت اسمی نوک شمع، برای شمع‌های حفاری شده در خاک‌های غیرچسبنده بر اساس روش براون و همکاران (۲۰۱۰) به صورت زیر است.

$$q_p = 57N_{60} \leq 2800 \text{ kPa} \quad (27-6)$$

N_{60} : مقدار تعداد ضربات SPT (اصلاح شده صرفاً به دلیل راندمان چکش) در ناحیه طراحی تحت بررسی

پ- شمع‌های واقع بر خاک قوی بر روی خاک تراکم‌پذیر ضعیف‌تر

در صورتی که شمع در یک لایه خاک قوی که خود بر روی یک لایه ضعیف‌تر است، قرار گرفته و نوک شمع در فاصله کمتر از ۱/۵ برابر قطر شمع بالای لایه ضعیف‌تر باشد، مقاومت نوک کاهش می‌یابد. به منظور کاهش مقاومت نوک شمع می‌بایستی از یک درون‌یابی خطی استفاده شود. در این حالت مقاومت نوک به صورت خطی از مقاومت کامل نوک در لایه فوقانی قوی در فاصله ۱/۵ برابر قطر از بالای لایه ضعیف‌تر تا مقاومت متناظر با لایه ضعیف‌تر در بالای آن لایه تغییر می‌کند.

ت- آزمایش بارگذاری شمع

در صورت نیاز، آزمایش‌های بارگذاری بایستی بر روی شرایط خاک معرف با رفتار، ابعاد و مصالح مشابه آنچه برای احداث شمع برنامه ریزی شده است، مورد استفاده قرار گیرد. آزمایش بارگذاری بایستی مطابق با رویه تعیین شده در ASTM D1143 انجام شود. روند بارگذاری بایستی بر اساس روش آزمایش بارگذاری سریع صورت پذیرد مگر اینکه داده‌های تفصیلی بار-نشست بلند مدت مورد نیاز باشد که در این حالت نیز بایستی روش بارگذاری استاندارد استفاده گردد. مقاومت اسمی مطابق با تعریف گسیختگی یکی از موارد زیر تعیین می‌گردد:

- غوطه‌ور شدن^۱ شمع حفاری شده
 - نشست کلی یا بالازدگی معادل پنج درصد قطر شمع چنانچه غوطه‌وری اتفاق نیافتد
- ضرایب مقاومت برای مقاومت فشاری محوری یا مقاومت بالازدگی محوری مطابق با جدول ۶-۲ تعیین می‌گردد.
- با توجه به استفاده از داده‌های آزمایش بارگذاری شمع جهت تعیین مقاومت شمع، نتایج آزمایش بارگذاری شمع بایستی به شمع‌هایی که آزمایش بارگذاری با تطابق مقادیر مقاومت استاتیکی به نتایج بارگذاری آزمایش انجام نشده است، اعمال گردد. سپس روش تحلیل استاتیکی کالیبره شده به نواحی مجاور در سایت با ملاحظه تنوع چینه‌شناسی زمین و مشخصات طراحی در موقعیت شمع، به منظور تعیین ارتفاع نوک شمع اعمال می‌گردد.
- تعریف سایت و تعداد آزمایش‌های بارگذاری مورد نیاز برای ملاحظه تغییرپذیری سایت مطابق با مراجع معتبر مشخص می‌گردد.

۶-۳-۵-۳- مقاومت گروه شمع‌ها در حالت فشاری

کاهش مقاومت ناشی از اثر گروه شمع‌ها، می‌بایست در محاسبات در نظر گرفته شود. علاوه بر روش‌های ارائه شده در این بخش هر روشی که بر پایه سوابق داخلی موفق متداول شده است نیز می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد.

الف- خاک‌های چسبنده

در گروه شمع‌های واقع بر خاک‌های رسی، مقاومت باربری اسمی گروه شمع بایستی کمترین مقدار زیر در نظر گرفته شود.

- مجموع مقاومت اسمی هر یک از شمع‌ها در گروه شمع‌ها
 - مقاومت اسمی پایه معادل شامل شمع‌ها و بلوک خاک در ناحیه محصور شده با شمع‌ها
- چنانچه استحکام (صلبیت) تماس سرشمع با زمین مطلوب نباشد و یا خاک زمین نرم باشد، مقاومت اسمی هر یک از شمع‌ها بایستی در ضریب راندمان، η ، ضرب گردد که به صورت زیر است:
- $\eta = 65/0$ ، برای فاصله مرکز به مرکز معادل $2/5$ برابر قطر
 - $\eta = 0/1$ ، برای فاصله مرکز به مرکز معادل 6 برابر قطر
- برای فواصل میانی، مقدار η به صورت درونیابی تعیین می‌گردد.
- چنانچه استحکام تماس سرشمع با زمین مطلوب باشد، هیچ‌گونه کاهش راندمان نیاز نمی‌باشد. اگر استحکام تماس سرشمع با زمین مطلوب نباشد اما خاک سخت باشد، لزومی به کاهش راندمان نمی‌باشد.
- در یک گروه شمع با عرض X ، طول Y و عمق Z ، که در شکل ۶-۱۴ نشان داده شده است، ظرفیت باربری برای گسیختگی بلوک، عبارت است از:
- (۶-۲۸)

^۱ Plunging

$$Q_g = (2X + 2Y)Z\bar{S}_u + XYN_c S_u$$

که در آن:

$$\text{اگر } \frac{Z}{X} \leq 2.5:$$

$$N_c = 5(1 + 0.2\frac{X}{Y})(1 + 0.2\frac{Z}{X})$$

(۲۹-۶)

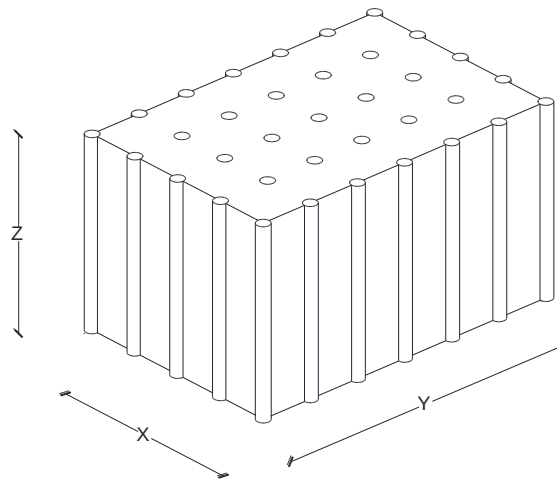
$$\text{اگر } \frac{Z}{X} > 2.5:$$

$$N_c = 7.5(1 + 0.2\frac{X}{Y})$$

(۳۰-۶)

$\bar{S}_u$: متوسط مقاومت برشی زهکشی نشده در امتداد عمق نفوذ شمع‌ها (kPa)

S_u : مقاومت برشی زهکشی نشده در پای گروه شمع (kPa)



شکل ۱۴-۶ - عملکرد گروه شمع به صورت پی بلوکی

ضرایب مقاومت برای مقاومت گروه شمع که از مجموع مقاومت شمع‌های حفاری شده منفرد محاسبه شده است مشابه مقاومت‌های شمع حفاری شده منفرد است.

ب- خاک غیرچسبنده

مقاومت اسمی هر یک از شمع‌ها در گروه شمع بایستی با اعمال یک ضریب اصلاحی η که در جدول ۵-۶ نشان داده شده است، کاهش یابد. برای فواصل میانی، مقدار η با درون‌یابی خطی تعیین می‌گردد.

جدول ۵-۶- ضرایب کاهش گروه شمع برای مقاومت باربری شمع‌های واقع بر ماسه (D قطر شمع)

ضریب کاهش	شرایط خاص	فاصله مرکز به مرکز شمع	پیکربندی گروه شمع
۰/۹		۲D	تک ردیف
۱/۰		۳D یا بیشتر	
۰/۶۷		۲/۵D	چند ردیف
۰/۸۰		۳D	
۱/۰		۴D یا بیشتر	
۱/۰	سرشمع گروه شمع در تماس مستقیم با زمین شامل خاک نیمه متراکم یا متراکم‌تر بوده و هیچ‌گونه آب شستگی در زیر سرشمع شمع پیش‌بینی نمی‌گردد.	۲D یا بیشتر	تک و چند ردیف
۱/۰	گروت‌ریزی فشاری در امتداد جداره شمع ایجاد شده است تا افت تنش جانبی ناشی از اجرای شمع جبران گردد و نوک شمع به صورت فشاری گروت‌ریزی شده است.	۲D یا بیشتر	تک و چند ردیف

۶-۳-۵-۴- مقاومت بالازدگی

شمع‌هایی که در معرض بار بالازدگی قرار می‌گیرند می‌بایست مقاومت سازه‌ای و ژئوتکنیکی کافی داشته باشند.

الف- مقاومت بالازدگی شمع در جاریز منفرد

مقاومت بالازدگی یک شمع حفاری شده منفرد با جداره مستقیم مشابه تعیین مقاومت جداره برای شمع‌های حفاری شده تحت فشار مطابق با بند ۶-۳-۵-۲ مشخص می‌گردد.

در تعیین مقاومت بالازدگی یک شمع زنگوله‌ای، از مقاومت جداره بالای بخش زنگوله‌ای به صورت محافظه‌کارانه چشم‌پوشی می‌گردد و چنین فرض می‌گردد که بخش زنگوله‌ای به صورت مهار عمل می‌نماید.

مقاومت بالازدگی اسمی ضریب دار یک شمع در جاریز زنگوله‌ای در خاک چسبنده، ϕR_n ، به صورت زیر تعیین می‌گردد.

$$\phi R_n = \phi_{up} R_{sBell} = \phi_{up} (q_{sBell} A_u) \quad (۳۱-۶)$$

$$q_{sBell} = N_u S_u \quad (۳۲-۶)$$

$$A_u = \pi(D_p^2 - D^2) / 4 \quad (۳۳-۶)$$

N_u : ضریب چسبندگی بالازدگی (بدون واحد)

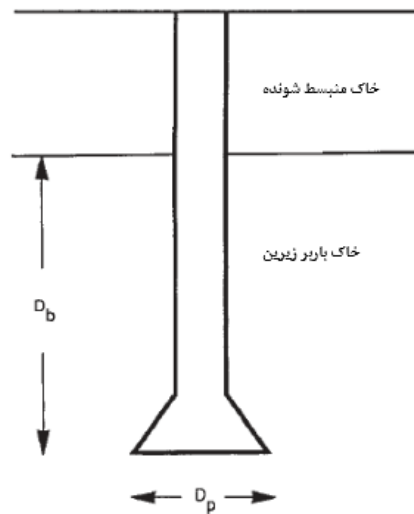
D_p : قطر بخش زنگوله‌ای (m)

D_b : عمق مدفون در لایه زیرین (m)

D: قطر شمع (m)

S_u : توسط مقاومت برشی زهکشی نشده در فاصله ۲ برابر قطر بخش زنگوله‌ای بالای نوک (kPa)

ϕ_{up} : ضریب مقاومت که از جدول ۶-۳ تعیین می‌گردد.



شکل ۶-۱۵ - بالازدگی شمع با نوک زنگوله‌ای

چنانچه خاک بالای لایه پی به صورت منبسط شونده باشد، S_u باید در عمقی برابر با کمینه دو مقدار $2 D_p$ بالای نوک شمع و عمق نفوذ شمع در لایه زیرین خاک منبسط شونده، میانگین‌گیری شود. مقدار N_u است از صفر در $D_b/D_p = 0.75$ تا مقدار ۸ در $D_b/D_p = 2.5$ به صورت خطی متغیر است.

ب- مقاومت بالازدگی گروه شمع

مقاومت بالازدگی ضریب دار گروه شمع به صورت زیر است.

$$\phi R_n = \phi_{ug} R_{ug} \quad (34-6)$$

ϕ_{ug} : ضریب مقاومت که از جدول ۳-۶ تعیین می‌گردد.

R_{ug} : مقاومت بالازدگی اسمی گروه شمع (kN)

مقاومت بالازدگی اسمی R_{ug} ، یک گروه شمع بایستی کمترین مقدار زیر در نظر گرفته شود.

مجموع مقاومت بالازدگی هر یک از شمع‌ها

مقاومت بالازدگی گروه شمع به صورت یک بلوک

برای گروه‌های شمع در خاک‌های غیرچسبنده، وزن بلوک که بالازدگی به آن اعمال می‌شود با استفاده از تصویر بار

گسترده با شیب ۱ به ۴ که از شکل ۶-۱۶ به دست می‌آید، تعیین می‌گردد. برای خاک‌های زیر تراز آب‌های زیرزمینی، وزن خصوص شناور اعمال می‌گردد.

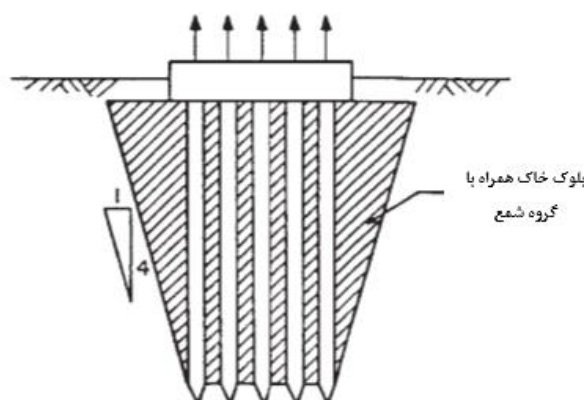
در خاک‌های چسبنده، بلوکی که در برش زهکشی نشده در برابر بالازدگی مقاومت می‌کند، از شکل ۶-۱۷ به دست

می‌آید.

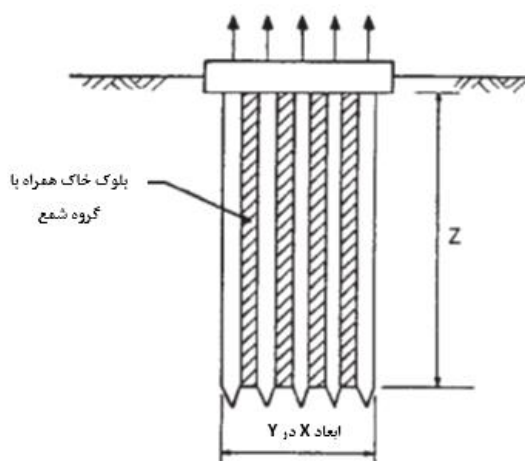
مقاومت بالازدگی اسمی گروه شمع به صورت زیر به دست می‌آید.

$$R_{ug} = (2XZ + 2YZ)S_u + W_g \quad (35-6)$$

- X : عرض گروه شمع (m)، که در شکل ۱۸-۶ نشان داده شده است
- Y : طول گروه شمع (m)، که در شکل ۱۸-۶ نشان داده شده است
- Z : عمق بلوک خاک زیر (m) سرشمع، که از شکل ۱۸-۶ به دست می‌آید
- S_u : متوسط مقاومت برشی زهکشی نشده در امتداد جداره‌های گروه شمع (kPa)
- W_g : وزن بلوک خاک، شمع‌ها و سرشمع (kN)



شکل ۱۶-۶- بالازدگی گروه در شمع‌های با فواصل کم در خاک‌های غیرچسبنده مطابق با روابط تاملینسون (۱۹۸۷)



شکل ۱۷-۶- بالازدگی گروه شمع‌ها در خاک‌های چسبنده مطابق با روابط تاملینسون (۱۹۸۷)

۵-۵-۳-۶- مقاومت سازه‌ای شمع

طراحی سازه شمع‌های درجاریز شده بایستی مطابق با ضوابط آیین‌نامه بتن ایران (آبا) در خصوص طراحی سازه بتن مسلح انجام گردد.

۶-۳-۶- تعیین حداقل نفوذ شمع (عمق ریشه شمع)

عمق ریشه سازه نگهبان باید به قدری باشد تا اطمینان از شرایط زیر حاصل شود:

- اطمینان از ظرفیت باربری ژئوتکنیکی سیستم سازه نگهبان (نوک و جداره)
- اطمینان از پایداری حفاری شده
- اطمینان از کنترل نشست شمع منفرد و گروه شمع (حالت حدی بهره‌برداری)
- اطمینان از مجاز بودن نشست‌های سطحی
- اطمینان از کنترل نیروهای وارد بر شمع شامل نیروهای عمومی، فروکش و بالازدگی
- اطمینان از کنترل آب شستگی
- اطمینان از پایداری سیستم سازه نگهبان در برابر بارهای جانبی
- اطمینان از تأمین حداقل عمق تعادلی ریشه شمع

لازم به توضیح است در سیستم‌های سازه نگهبان آب‌بند (مانند شمع سکانت) کنترل میزان آب ورودی از کف نیز باید انجام گردد. به عبارتی طول ریشه سیستم سازه نگهبان به قدری باشد که آب ورودی از کف ایستگاه قابل کنترل باشد. در عین حال توجه به ملاحظات زیست محیطی نیز الزامی است. لازم است میزان دبی آب ورودی و نحوه استخراج آن از کف به سازمان‌های مربوطه اطلاع داده شود و مجوزهای لازم اخذ گردد.

پیشنهاد می‌شود حداقل عمق ریشه در هر حال ۱/۵ متر برای شمع فاصله‌دار و سکانت و ۳ متر برای شیت پایل فولادی در نظر گرفته شود.

به منظور تعیین حداقل عمق نفوذ ایمن شمع‌های طره‌ای و مهارشده می‌توان از روابط مربوط به سپرها که در فصل دهم نشریه ۳۰۸ به صورت مبسوط شرح داده شده است استفاده نمود. تعیین عمق ریشه شمع از طریق مدل‌سازی عددی (اجزا و یا تفاضل محدود) با لحاظ حداقل ضریب پایداری کلی برابر با ۱/۳ و یا روش‌های p-y نیز قابل قبول است.

۶-۳-۷- طراحی لایه پوشش بین شمع‌های فاصله‌دار

طراحی لایه پوشش (مانند شاتکریت) بین شمع‌های فاصله‌دار می‌تواند با مدل‌سازی عددی انجام گردد. در صورت عدم استفاده از مدل‌سازی عددی، بیشینه لنگرهای خمشی (وارد بر عرض واحد) پوشش بین المان‌های مقاوم قائم مجزا می‌تواند از روابط زیر تعیین شود:

برای دهانه‌های ساده بدون عملکرد قوسی^۱ خاک:

$$M_{\max} = \frac{pL^2}{8} \quad (۳۶-۶)$$

^۱ Arching

برای دهانه‌های ساده با عملکرد قوسی خاک:

$$M_{\max} = \frac{pL^2}{12} \quad (۳۷-۶)$$

برای دهانه‌های پیوسته بدون عملکرد قوسی خاک:

$$M_{\max} = \frac{pL^2}{10} \quad (۳۸-۶)$$

برای دهانه‌های پیوسته با عملکرد قوسی خاک:

$$M_{\max} = \frac{pL^2}{12} \quad (۳۹-۶)$$

P : فشار جانبی ضریب‌دار متوسط، شامل فشار خاک، سربار و همچنین فشار آب اعمالی بر روی مقطع مورد نظر پوشش بین المان‌های مقاوم (kPa/m)

L : فاصله بین المان‌های قائم و یا تکیه‌گاه‌های پوشش‌های قائم (m)

اگر تغییرات در فشار جانبی با عمق قابل ملاحظه باشد، دیاگرام‌های لنگر باید با دقت بالاتری تعیین گردند. رابطه ۶-۶۵ برای پوشش‌های قائم با دهانه ساده قابل استفاده بوده و فرض می‌شود که خاک بین تکیه‌گاه‌های قائم، فرم قوسی ندارند. به بیان دیگر، عمل قوسی می‌تواند در خاک‌های نرم چسبنده شکل گرفته و یا در مواردی که پوشش‌های بتنی صلب به صورت فشرده و نزدیک به خاک‌های درجا قرار داشته باشند. رابطه ۶-۶۶ نیز برای پوشش‌ها با دهانه ساده ارائه شده و فرض می‌شود که عمل قوسی خاک در پشت پوشش‌ها شکل می‌گیرد. این وضعیت در خاک‌های دانای و یا چسبنده متراکم با پوشش‌های قائم انعطاف‌پذیر و صلب با فاصله کافی برای فرم قوسی شکل می‌گیرد. رابطه ۶-۳۷ و ۶-۳۸ برای پوشش‌های قائم پیوسته چند دهانه نظیر شاتکریت‌های مسلح و یا پوشش‌های بتنی قابل استفاده است. به منظور تعیین فشار جانبی متوسط P ، می‌توان از فرضیات فشار خاک در حالت محرک و یا سکون و یا نتایج مدل‌سازی عددی در عمق مدنظر استفاده کرد. ضریب فشار جانبی به منظور طراحی پوشش قائم بر اساس ملاحظات فصل سوم تعیین می‌گردد. روش ساده شده دیگر جهت تعیین فشار جانبی متوسط، استفاده بیشینه فشار افقی حاصل از روابط جانسن و ریمبالت است. توجه به مجاز بودن استفاده از روابط زیر با توجه به عملکرد قوسی خاک ضروری است.

الف- روش جانسن

$$P = \frac{\gamma \cdot R}{\tan(\delta)} \cdot \left(1 - \exp \left(-K_a \cdot \frac{Z}{R} \cdot \tan(\delta) \right) \right) \quad (۴۰-۶)$$

ب- روش ریمبالت

$$P = \frac{\gamma \cdot R}{\tan(\delta)} \cdot \left[1 - \left(\frac{Z}{c} + 1 \right)^{-2} \right] \quad (۴۱-۶)$$

$$c = \frac{R}{K_a \cdot \tan(\delta)} - \frac{D}{6} \tan(\phi) \quad (۴۲-۶)$$

γ : وزن مخصوص خاک (kN/m^3)

ϕ : زاویه اصطکاک داخلی

δ : زاویه اصطکاک بین سازه نگهبان و زمین

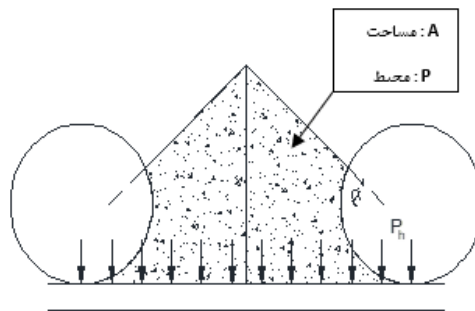
K_a : ضریب فشار محرک خاک

z : عمق مورد نظر طراحی (m)

A, P : محیط و مساحت ناحیه مشخص شده در شکل ۱۸-۶

$R = \frac{A}{P}$: شعاع معادل (m) و $D = \sqrt{\frac{4A}{\pi}}$: قطر معادل (m)

$\alpha = 45 - \frac{\phi}{2}$: زاویه فرضی عملکرد قوسی خاک



شکل ۱۸-۶- ناحیه مؤثر در تعیین فشار جانبی متوسط در روش جانسن یا ریمبلت

۴-۶- ملاحظات طراحی استرات (مهار متقابل) و ویل

در روش مهار متقابل، فشار خاک وارد بر دیواره گود از طریق المان‌های افقی به دیوار مقابل منتقل می‌گردد. برای محافظت گود نیز از شمع‌های فلزی یا بتنی، سپر فلزی و یا دیوار دیافراگمی استفاده می‌شود. مهارهای فشاری به صورت فلزی یا بتنی ساخته می‌شوند، که گاهی قابلیت عملکرد به صورت هیدرولیکی را نیز دارند و طول آن‌ها قابل تغییر است. طراحی استرات با طول متغیر بر اساس مراجع معتبر با شرط پیش‌بینی نکات اجرایی مجاز است.

در طراحی کلیات و چیدمان المان‌های سیستم مهار متقابل، به منظور پیشگیری از بروز پدیده خرابی پیش‌رونده^۱ توصیه می‌شود که درجه نامعینی سازه تا حد امکان افزایش داده شود.

^۱ Progressive failure

۶-۴-۱- ملاحظات عمومی

فاصله استرات‌ها (افقی و عمودی) باید طوری تنظیم گردد که علاوه بر تأمین ایمنی سیستم سازه نگهبان (با توجه به تأمین مقاومت و سختی لازم) مباحث اجرایی را در نظر گرفته باشد. مباحث اجرایی شامل رواداری لازم مربوط به عبور و مرور ماشین‌آلات، خاک‌برداری، تطابق چینش استرات‌ها با محل رمپ یا شفت، رواداری‌های مربوط به دستگاه TBM در شفت ورود و خروج، فاصله کافی از سقف سازه اصلی به منظور سهولت در بتن‌ریزی و... است.

در ایستگاه یا تونل‌هایی که برای مهار جانبی از استرات استفاده می‌شود استفاده از ویل به جای اتصال مستقیم استرات به سازه نگهبان پیشنهاد می‌گردد.

اتصال استرات به ویل می‌بایست طوری باشد که از کلیه حرکات انتقالی در ۳ راستای اصلی جلوگیری کند. پیشنهاد می‌شود از قراردادن استرات‌ها در تراز سقف و ترکیب آن‌ها با سقف سازه اصلی خودداری گردد.

زمانی که استرات‌ها به شمع‌های میانی وصل شده‌اند با توجه به احتمال تغییر موقعیت محل اتصال استرات به شمع بر اثر نیروی برکنش، کنترل مداوم موقعیت شمع‌ها ضروری است. در صورت نیاز تمهیدات لازم می‌بایست در استرات‌ها در نظر گرفته شود.

زمانی که از بتن‌ریزی کف به عنوان مهار جانبی استفاده می‌شود محاسبات لازم جهت تأمین سختی و مقاومت کافی در برابر بارهای جانبی سازه نگهبان و بارهای عمودی (مانند ماشین‌آلات ساخت) باید انجام گردد. پیشنهاد می‌شود در طراحی این دال‌ها از حداقل ضخامت ۲۰۰ میلی‌متر بهره گرفته شود.

پیشنهاد می‌شود استرات‌های مایل انتهایی ایستگاه با زاویه ۴۵ درجه نصب گردند. همچنین تعداد استرات‌های انتهایی مایل به قدری باشد که دهانه‌های ویل انتهایی ایستگاه، به قدر کافی کوچک باشد. هر چند موارد اجرایی و تنظیم فاصله استرات‌های ایستگاه معمولاً مانع چینش ایده‌آل استرات‌های دو انتها می‌گردد.

هرگونه فاصله در محل اتصال استرات و ویل، در تأمین تکیه‌گاه مناسب ویل از جانب استرات خلل ایجاد می‌کند. این موضوع موجب افزایش دهانه مؤثر ویل و افزایش تغییر شکل سازه نگهبان پشت ویل و نشست زمین می‌شود. لذا پیشنهاد می‌شود حتی‌المقدور استرات و ویل در نزدیک‌ترین فاصله به یکدیگر قرار داده شوند و ادوات اتصال کافی برای به حداقل رساندن تغییر شکل ویل استفاده گردد.

ابعاد ویل می‌بایست طوری انتخاب گردد که ملاحظات اتصال استرات به ویل را در برگیرد. پیشنهاد می‌شود در سطح تماس اتصال ویل و استرات ویل بزرگ‌تر باشد.

پیشنهاد می‌گردد نیروی داخلی اعضا از تحلیل‌های عددی اجزا و یا تفاضل محدود تعیین گردد. همچنین توصیه می‌گردد کلیه استرات‌های و ویل‌ها به صورت یک شبکه به هم پیوست در نرم‌افزار عددی تحلیل و طراحی گردند.

۶-۴-۲- بارگذاری و طراحی استرات و ویل

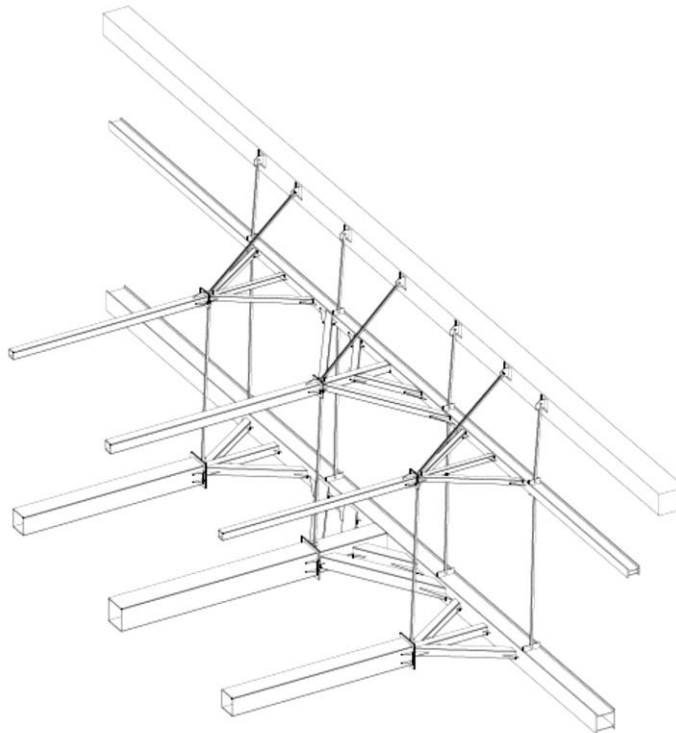
به منظور دستیابی به ملاحظات مربوط به بارگذاری و ترکیب بار مورد نیاز جهت طراحی استرات و ویل، به فصل ۳ مراجعه گردد.

بار طراحی استرات و ویل باید حداکثر باری باشد که در کلیه مراحل حفاری در آن ایجاد می‌شود به عبارت دیگر توجه به ساخت مرحله‌ای در طراحی استرات ضروری است. جهت کنترل کفایت اعضای سازه نگهبان و همچنین کنترل نشست، توجه به مرحله برچیدن استرات ضروری است.

در صورت اعمال بارهای عمودی به استرات (بار قالب‌بندی و یا اتصال نوار نقاله به آن و...) بارهای وارده می‌بایست در طراحی استرات در نظر گرفته شوند. حتی‌المقدور در استرات‌ها از بکارگیری وصله خودداری گردد.

استرات‌ها می‌بایست برای ترکیب نیروی محوری و لنگر خمشی ناشی از وزن خود (یا بار عمودی وارد به آن) طراحی گردند. طراحی استرات فولادی بر اساس مبحث دهم مقررات ملی ساختمان (عضو نیروی محوری و خمشی) و یا استاندارد AISC و طراحی استرات بتنی بر اساس آیین‌نامه بتن ایران (آبا) و یا ACI می‌بایست انجام گردد.

در صورت استفاده از سرشمع، پیشنهاد می‌شود به منظور کنترل نیروی وزن استرات و ویل، از اتصال آن‌ها به سرشمع مطابق شکل ۶-۱۹ استفاده گردد.

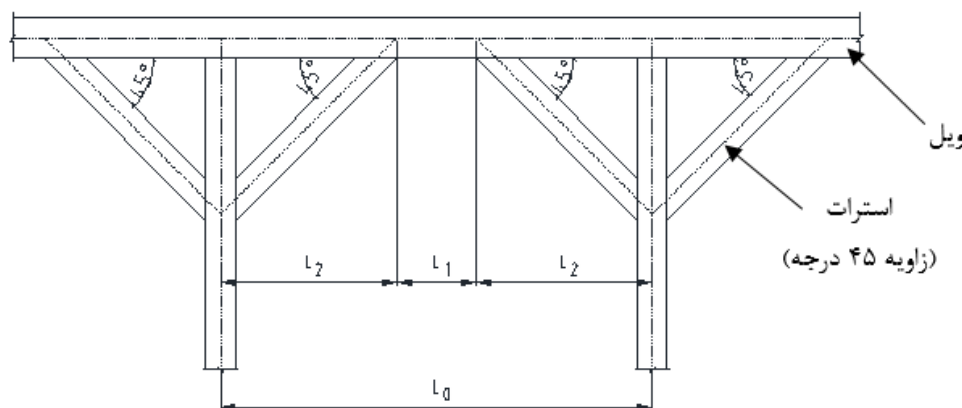


شکل ۶-۱۹- اتصال استرات و ویل به تیر سرشمع

در شفت‌های دایره‌ای استفاده از استرات حلقه‌ای مجاز است. در طراحی استرات‌های حلقه‌ای، تحت بار جانبی علاوه بر بار محوری فشاری در استرات‌ها اثر لنگر خمشی ناشی از وزن در راستای قائم و لنگر خمشی ناشی از رواداری مجاز ساخت سازه نگهبان (شمع یا استرات‌ها) و عدم تقارن بارهای جانبی ناشی از عدم بسیج متقارن فشار خاک می‌بایست در نظر گرفته شود. پیشنهاد اولیه برای در نظر گرفتن لنگر خمشی افقی، کاهش و افزایش ۲ تا ۵ درصدی شعاع دایره در دو جهت عمود برهم و تحلیل یک بیضی است. همچنین نیروی جانبی ۲۰ درصد در یک طرف افزایش داده شود تا اثر بار غیرمتقارن نیز در نظر گرفته شود. در بکارگیری استرات حلقوی فولادی به منظور جلوگیری از کمزش استفاده از براکت‌های فوقانی و تحتانی پیشنهاد می‌گردد. در حفاری‌های بزرگ مقیاس، پیشنهاد می‌شود از استرات بتنی حلقوی استفاده گردد.

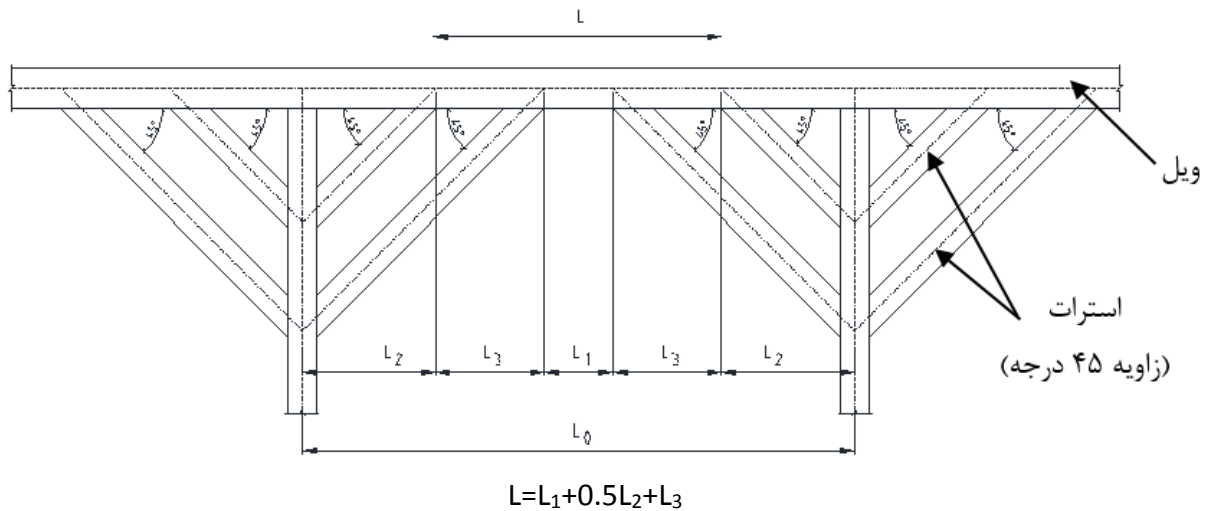
مهارهای مایل (دستک‌های جانبی) می‌بایست به صورت متقارن به استرات وصل شوند در غیر اینصورت اثر لنگر خمشی ناشی از بار جانبی در طراحی می‌بایست در نظر گرفته شود. اساساً پیشنهاد می‌شود نیروی داخلی اعضا از تحلیل‌های عددی اجزا و یا تفاضل محدود تعیین گردد. در صورت نبود تحلیل‌های عددی، می‌توان با ساده‌سازی طراحی ویل را بر اساس روابط تحلیل سازه با توجه به موارد زیر در تعیین طول دهانه بدست آورد:

- زمانی که در اتصال استرات‌ها به ویل از مهارهای مستقیم استفاده گردد می‌توان طراحی ویل را بر اساس تیر سراسری در نظر گرفت.
 - زمانی که در اتصال استرات‌ها به ویل از مهارهای مایل نیز استفاده گردد می‌توان طراحی ویل را بر اساس تیر دو سر ساده با دهانه L ناشی از اثر مثبت مهارهای مایل در نظر گرفت (شکل ۶-۲۰).
 - حالتی که بیش از یک مهار مایل استفاده شود طول دهانه به صورت شکل ۶-۲۱ تعیین می‌گردد. باید توجه داشت زمانی که زاویه اتصال ۶۰ درجه یا بیشتر باشد از شکل ۶-۲۲ می‌بایست استفاده گردد.
- نکته حائز اهمیت در طراحی ویل‌های انتهایی این است که آن‌ها علاوه بر عملکرد خمشی مانند ویل‌های دیگر، ممکن است عملکرد محوری مانند یک استرات نیز داشته باشند.

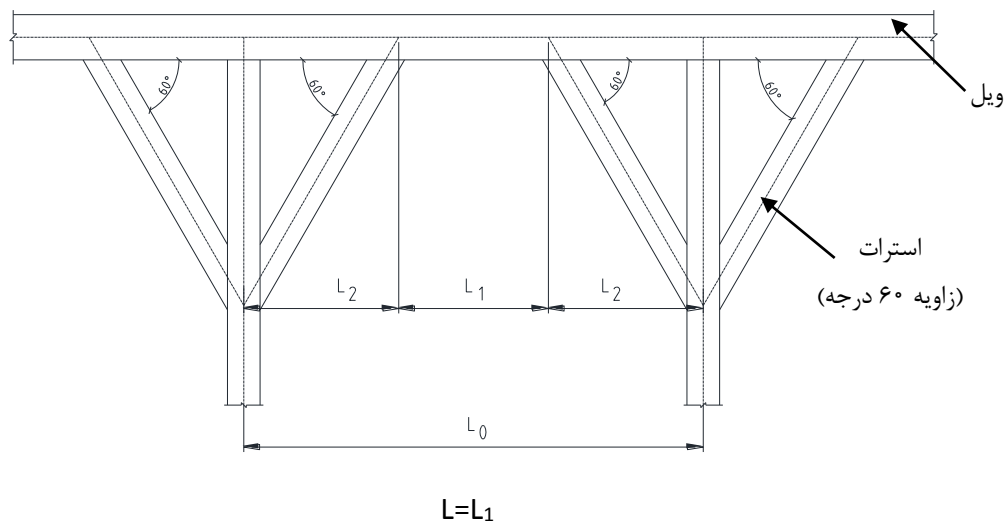


$$L = L_1 + L_2$$

شکل ۶-۲۰- تعیین دهانه مؤثر به منظور طراحی ویل - استرات با یک مهار مایل ۴۵ درجه



شکل ۶-۲۱- تعیین دهانه مؤثر به منظور طراحی ویل- استرات با دو مهار مایل ۴۵ درجه



شکل ۶-۲۲- تعیین دهانه مؤثر به منظور طراحی ویل- استرات با یک مهار مایل ۶۰ درجه

علاوه بر طراحی استرات برای نیروهای ناشی از بار خاک، آب زنده و مرده و... ممکن است در مواقعی (زمانی که استرات در معرض نور مستقیم خورشید باشد) به تشخیص طراح نیاز به در نظر گرفتن اثر حرارت در طراحی استرات نیز باشد. با توجه به اینکه اثرات قید تکیه‌گاهی در مقابل تغییر طول، با تغییر شکل خاک پشت سازه کاهش می‌یابد، نیروی محوری ایجاد شده در استرات ناشی از تغییرات دما از مقادیر محاسبه شده با ضریب انبساط حرارتی کمتر است. تجربیات موجود نشان می‌دهد مقدار نیروی واقعی حدود ۲۰ درصد مقدار نیروی تئوری با دو انتهای ثابت است. یک رابطه تجربی دیگر نشان از افزایش حدود ۱۱ تا ۱۲/۵ کیلونیوتن نیرو در استرات به ازای تغییر یک درجه سانتی‌گراد دما است. پیشنهاد می‌شود در استرات‌ها که در معرض تغییر دما هستند حداقل افزایش نیرو ۱۲۰ کیلونیوتن (حدوداً معادل تقریباً ۱۰ درجه سانتی‌گراد تغییر دما در یک روز) در نظر گرفته شود. زمانی که با پیش بارگذاری لقی تکیه‌گاه حذف شده باشد تغییر

نیروی استرات ناشی از تغییر دما زیاد خواهد بود. در چنین حالتی نیروی داخلی بدون توجه به نیروهای تجربی، از رابطه زیر می‌بایست استفاده کرد.

$$\Delta P = \beta_t A E \alpha \Delta T_s \quad (۴۳-۶)$$

$0 < \beta_t \leq 1$ درجه گیرداری تکیه‌گاه (شامل میزان صلبیت سازه نگهبان و خاک پشت سازه نگهبان)

A: سطح مقطع استرات (m^2) E: مدول الاستیسیته مصالح استرات (kPa)

α : ضریب انبساط حرارتی مصالح استرات ($^{\circ}C^{-1}$) ΔT : حداکثر تغییر دما در یک روز ($^{\circ}C$)

۶-۵- ملاحظات تحلیل و طراحی دیوار میخکوبی^۱

در این بخش، ضمن تشریح عملکرد کلی سیستم میخکوبی و مکانیزم‌های محتمل گسیختگی آن، ملاحظات مربوط به طراحی اجزا سیستم (رویه، هد نیل^۲ و ...) و حدود توصیه شده در طراحی سیستم میخکوبی پرداخته شده است. در روند طراحی ابتدا طراحی تجربی و مقدماتی بر اساس حدود توصیه شده صورت گرفته و پایداری کلی سیستم با استفاده از نرم‌افزارهای تعادل حدی کنترل می‌گردد. سپس به منظور کنترل و بهسازی طراحی اولیه و محاسبه میزان تغییر شکل‌های دیواره، طراحی نهایی به کمک نرم‌افزارهای اجزا محدود انجام می‌شود. در ادامه این بخش، ملاحظات مربوط به جزئیات سیستم میخکوبی که باید در طرح لحاظ گردد و همچنین حداقل ضرایب اطمینان پیشنهادی در شرایط مختلف بارگذاری جهت طراحی سیستم میخکوبی خاک ارائه شده است.

لازم به توضیح است سازه نگهبان موقت به روش میخکوبی و مهارگذاری^۳ به سازه‌ای اطلاق می‌گردد که زمان شروع ساخت آن تا پایان اجرای دیوار حائل دائمی سازه اصلی، با حفظ شرایط طرح و رعایت اصول نگهداری، حداکثر به ترتیب ۱۸ و ۲۴ ماه به طول انجامد. در غیر این صورت باید ضوابط طراحی دائم لحاظ گردد. در صورت عدم اجرای سازه اصلی در زمان مقرر، ارائه روش پایش سیستم سازه نگهبان در حین اجرای سازه اصلی الزامی و بر عهده پیمانکار و کارفرما است. خاک‌های مناسب و نامناسب برای اجرای سیستم میخکوبی در جدول زیر آورده شده است. این بررسی به تفکیک انواع خاک‌ها و با توجه به انواع شرایط پرتکرار در پروژه‌های مختلف انجام شده است.

^۱ Nailing

^۲ Head nail

^۳ Anchorage

جدول ۶-۶- خاک‌های مناسب و نامناسب جهت سیستم میخ‌کوبی

نوع خاک یا شرایط محیطی	عملکرد سیستم میخ‌کوبی	ملاحظات
خاک‌های ریزدانه سخت تا مقاوم (رس، سیلت، لای همراه با ماسه)	نسبتاً مناسب	برای عملکرد بهتر باید خاصیت خمیری نسبتاً کمی داشته باشند.
خاک‌های دانه‌ای متراکم تا خیلی متراکم (شامل ماسه و شن با SPT بزرگ‌تر از ۳۰)	مناسب	چسبندگی ظاهری برای این خاک‌ها باید بزرگ‌تر از ۵ کیلوپاسکال باشد برای جلوگیری از قطع شدید نیروهای موئینگی لازم است جریان آب به سمت سطح گودبرداری به حداقل برسد
سنگ هوازده بدون هیچ‌گونه سطوح شکست	نسبتاً مناسب	سنگ هوازده به شرطی می‌تواند یک تکیه‌گاه مناسب برای میخ‌ها و مهارها تأمین نماید که سطوح شکست در جهت‌های نامطلوب غالب نباشد
رسوبات یخچالی (معمولاً متراکم، خوب دانه‌بندی شده یا با مقدار محدودی ریزدانه)	مناسب	
خاک‌های غیرچسبنده بد دانه‌بندی شده خشک (خاک‌های ریزشی)	نامناسب	
خاک‌های ریزدانه نرم تا خیلی نرم (معمولاً SPT کمتر از ۴)	نامناسب	مقاومت چسبندگی ضعیف دوغاب تزریق شده با خاک و نیاز به طول بلند میخ
خاک‌های آلی (گل‌های آلی، رس‌های آلی و ذغال سنگ‌ها)	نامناسب معمولاً چسبندگی آن‌ها نیز ضعیف است.	اجرای غیراقتصادی به دلیل لزوم استفاده از آرماتورهای بلند مقاومت پیوند پایین
خاک‌های خورنده (خاکستر، سربار) یا آب زیرزمینی اسیدی	نامناسب	احتمال نیاز به سیستم حفاظتی گران قیمت مورد
سنگ‌های هوازده و دارای صفحات ضعیف	نامناسب	ناپایداری احتمالی چاله تزریق پتانسیلی تشکیل بلوک‌های ناپایدار
گل و لای رسی	نامناسب	احتمال فروپاشی در شرایط مرطوب نیاز به میخ‌های بلند جهت تأمین چسبندگی مورد نیاز
وجود آب زیرزمینی زیاد	نامناسب	ضرورت استفاده از سیستم زهکشی مشکلات اساسی در استفاده از شاتکریت
خاک‌های دارای تخته سنگ و قلوه سنگ	نامناسب	افزایش مشکلات حفاری و در نتیجه افزایش هزینه‌های ساخت و زمان اجرا

علاوه بر مطالب فوق، به هنگام مطالعات فنی و اقتصادی، جنبه‌های دیگری از خاک نیز باید مدنظر قرار گیرد که شامل موارد زیر است:

- سرمای طولانی مدت و دمای زیر صفر که ممکن است موجب تشکیل بلور یخ در خاک‌های دانه‌ای و گل‌های اشباع شود و در نتیجه فشار مضاعف بر دیوارهای حائل موقت و دائمی وارد شود.

- تکرار دوره‌های یخبندان که موجب کاهش مقاومت چسبندگی سطح اشتراک خاک، دوغاب و همچنین بین خاک و شاتکریت می‌شود. برای کم کردن تأثیرات مخرب، حفاظت مناسبی جهت جلوگیری از تشکیل بلورهای یخ باید صورت گیرد و ترکیب مناسبی از شاتکریت استفاده شود.
- خاک‌های دانه‌ای شل و خیلی شل در مناطق لرزه‌خیز ممکن است دچار روانگرایی شوند. تکنیک‌های بهسازی مختلفی برای متراکم نمودن خاک‌های دانه‌ای وجود دارد که می‌تواند از این اثرات جلوگیری نماید.

۶-۵-۱- تحلیل دیوار میخکوبی

هدف اصلی از این بخش، تشریح عملکرد سیستم میخکوبی در گودبرداری‌ها و بیان اصول حاکم بر تحلیل دیواره‌های میخکوبی خاک است. حالت‌های محتمل وقوع گسیختگی دیواره میخکوبی و ملاحظات طراحی مربوط به آن‌ها در دو روش شرایط حدی مقاومتی و بهره‌برداری، به شرح ذیل می‌باشند:

- شرایط حدی مقاومتی: این شرایط حدی مربوط به حالت‌های گسیختگی و ناپایداری تحت بارهای بیش از مقاومت کلی سیستم یا اجزای سیستم است. در طراحی سیستم میخکوبی خاک باید حالت‌های محتمل گسیختگی که در ادامه معرفی می‌گردند، در نظر گرفته شود. حالت‌های محتمل گسیختگی را می‌توان به سه دسته گسیختگی کلی یا خارجی، گسیختگی موضعی یا داخلی و گسیختگی رویه تقسیم کرد.
 - شرایط حدی بهره‌برداری: این شرایط مربوط به حالت‌هایی می‌شود که گسیختگی کلی روی نمی‌دهد اما سیستم عملکرد مناسب و ایمنی ندارد. مهم‌ترین شرایط حدی عملکرد سیستم میخکوبی، تغییرشکل‌های آن است. نشست‌های همگن و غیرهمگن، ترک‌خوردگی رویه بتنی، خستگی ناشی از بارگذاری و باربرداری‌های مکرر و ملاحظات ناماسازی، دیگر شرایط حدی عملکرد می‌باشند که لازم است در نظر گرفته شوند.
- موارد دیگری وجود دارند که در صورت لحاظ نشدن در طراحی‌ها می‌توانند منجر به مشکلات اجرایی شوند. ملاحظات زهکشی دیوار، همچنین حفاظت اجزاء فلزی سیستم در مقابل خوردگی از جمله این موارد می‌باشند. حفاظت در برابر خوردگی از ملاحظات بلندمدت است که در صورت عدم رعایت می‌تواند منجر به افزایش تغییرشکل‌ها و حتی گسیختگی احتمالی در سیستم گردد.

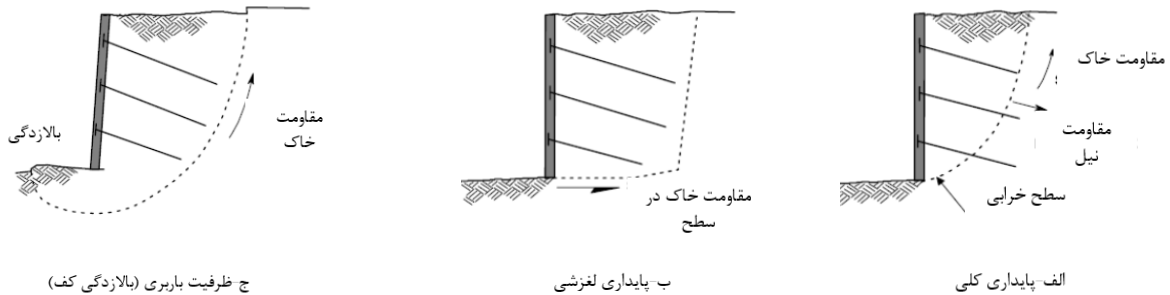
۶-۵-۱-۱- گسیختگی کلی دیوار میخکوبی

گسیختگی کلی یا خارجی به سه دسته کلی از حالت‌های محتمل گسیختگی اطلاق می‌گردد که می‌توانند کل توده میخکوبی شده را تحت تأثیر قرار دهند و شامل موارد زیر می‌باشند:

- پایداری کلی
- پایداری لغزشی

- ظرفیت باربری (بالازدگی کف)^۱

شکل ۶-۲۳، مکانیزم‌های حالت‌های مختلف گسیختگی کلی را نشان می‌دهد. در ادامه به تشریح هر یک از این حالت‌های گسیختگی پرداخته شده است.



شکل ۶-۲۳- مکانیزم‌های گسیختگی کلی

- پایداری کلی

پایداری کلی به پایداری عمومی مجموعه دیواره میخکوبی و خاک مسلح شده اطلاق می‌گردد. ضرایب اطمینان پایداری کلی بر اساس نوع سازه (موقتی یا دائمی)، شرایط کاربری (حین ساخت و دوران بهره‌برداری)، نوع بارگذاری (بارهای استاتیکی و لرزه‌ای) انتخاب می‌شود. پایداری کلی دیواره با استفاده از روش تعادل حدی شبه استاتیک مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. آنالیز شبه استاتیکی موقعیت سطح یا سطوح بحرانی لغزش را تعیین می‌کند. موقعیت سطح بحرانی لغزش ممکن است برای تأیید طول مهار یا میخ‌ها مورد استفاده قرار گیرد.

به منظور کنترل پایداری کلی، هر دو روش تحلیل تعادل حدی و کاهش مقاومت برشی قابل استفاده است.

- لغزش

در تحلیل پایداری لغزشی، مقاومت خاک میخکوبی شده در برابر لغزش کف آن بر اثر فشار جانبی زمین پشت سیستم مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. گسیختگی لغزشی زمانی روی می‌دهد که فشار جانبی زمین که بر اثر گودبرداری بسیج شده است، از مقاومت لغزشی در امتداد کف بیشتر شود. سطح لغزش باید از پشت مهار یا میخ‌ها و از کف دیواره عبور کند. جهت تحلیل پایداری لغزشی دیواره میخکوبی می‌توان از روند تحلیل لغزشی دیوارهای وزنی (که در آن‌ها تئوری کولمب یا رانکین برای فشار جانبی زمین در نظر گرفته می‌شود) استفاده نمود. در این روش، مجموعه خاک میخکوبی شده در مقابل فشار جانبی زمین به صورت بلوک صلب در نظر گرفته می‌شود.

مقدار ضریب اطمینان در برابر لغزش برای سازه‌های موقتی برابر $1/3$ و برای سازه‌های دائمی برابر $1/5$ توصیه شده است.

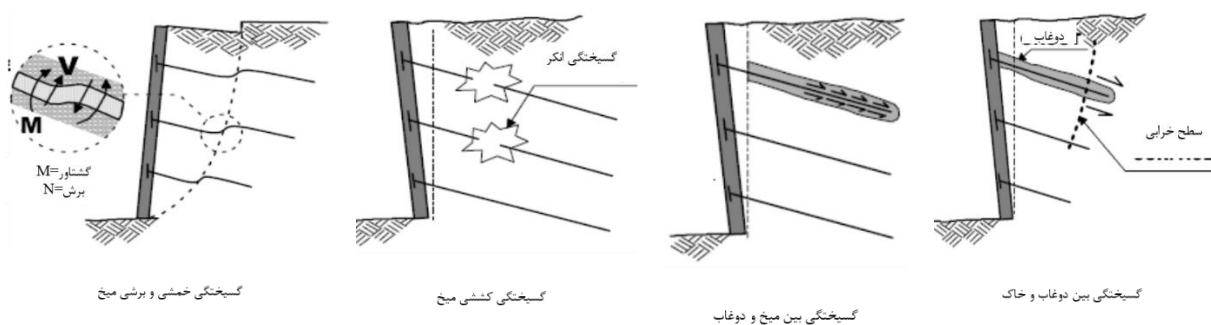
^۱ Heaving

• ظرفیت باربری

در مواردی که برای حفاظت دیواره‌های گودبرداری در خاک ریزدانه نرم از میخکوبی خاک استفاده شود، ممکن است نیاز به بررسی ظرفیت باربری باشد. در سیستم میخکوبی خاک به دلیل اینکه دیواره در زیر کف گودبرداری توسعه نمی‌یابد امکان وقوع بالازدگی کف گود و یا گسیختگی مربوط به ظرفیت باربری خاک کف وجود دارد. حداقل ضرایب اطمینان در مقابل بالازدگی برای سازه‌های موقتی و دائمی می‌توانند به ترتیب برابر ۲/۵ و ۳ انتخاب شوند. معمولاً در صورتی که بخش اعظم سیستم میخکوبی در خاک نرم ریزدانه اجرا نشده باشد این حالت گسیختگی بحرانی نمی‌باشد.

۶-۵-۱-۲- گسیختگی موضعی (داخلی) دیوار میخکوبی

حالت‌های مختلف گسیختگی موضعی یا داخلی، مربوط به گسیختگی در مکانیزم انتقال بار بین خاک، دوغاب و میخ یا گسیختگی خود میخ باشد که در شکل ۶-۲۴ نمایش داده شده‌اند.

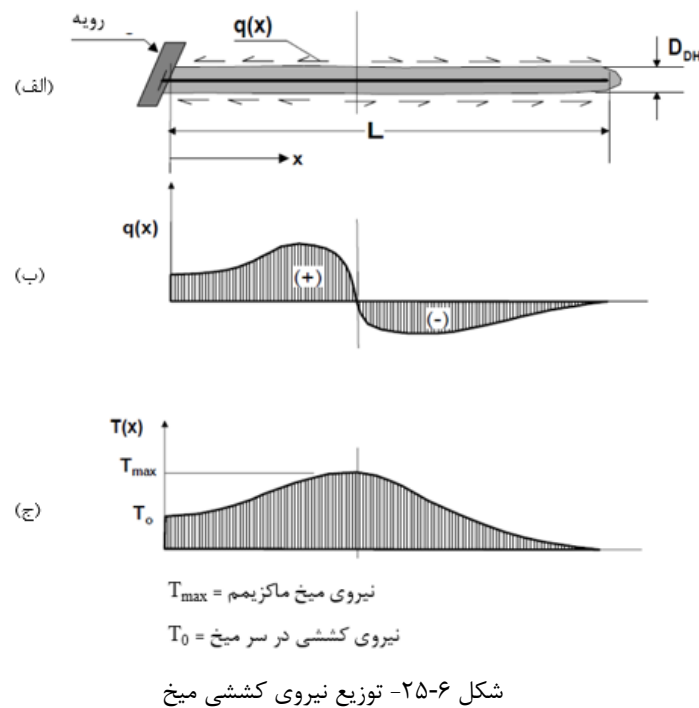


شکل ۶-۲۴- انواع گسیختگی موضعی

- گسیختگی بین خاک و دوغاب: این گسیختگی در سطح مشترک خاک و دوغاب، و به دلیل ناکافی بودن مقاومت پیوند و طول میخ، روی می‌دهد.
 - گسیختگی بین دوغاب و میخ: مقاومت در برابر لغزش بین دوغاب و میخ به‌وسیله آج‌های روی میخ و درگیری آن‌ها با دوغاب تأمین می‌گردد. از این رو استفاده از میلگردهای آج‌دار بجای میلگردهای با سطح صاف برای میخکوبی توصیه می‌گردد.
 - گسیختگی کششی میخ: در صورت انتخاب نامناسب میخ‌ها از نظر مقاومت کششی، امکان گسیختگی کششی میخ‌ها وجود دارد.
 - گسیختگی برشی و خمشی میخ: در میخ‌ها علاوه بر نیروی کششی، در محل عبور میخ از سطح گسیختگی، نیروهای برشی و خمشی نیز ایجاد می‌شود. مقاومت برشی و خمشی در میخ‌ها تنها پس از تغییر شکل‌های زیاد در امتداد سطح لغزش، بسیج می‌شود. بر اساس تحقیقات انجام شده، مقاومت خمشی و برشی نقشی کمتر از ۱۰٪ در پایداری عمومی دیواره میخکوبی دارند. لذا از مقاومت خمشی و برشی صرف نظر می‌گردد.
- نیروهای وارده بر میخ‌ها، بر اثر جابجایی‌های دیواره در حین خاک‌برداری جلوی دیواره ایجاد می‌شوند. بر اثر این نیروها

بخشی از میخ که پشت سطح گسیختگی قرار دارد (ناحیه مهاري^۱)، از خاک به سمت بیرون کشیده می‌شود. نیروی کششی در امتداد میخ (T) از صفر در انتهای میخ تا مقدار حداکثر T_{max} در میانه طول میخ افزایش یافته و به مقدار T_0 در رویه کاهش می‌یابد (شکل (ج) ۶-۲۵).

توزیع تنش برشی بسیج شده در امتداد سطح مشترک خاک و دوغاب (q) یکنواخت نمی‌باشد و چنانچه در شکل ۶-۲۵ (الف) و (ب) نشان داده شده است از مثبت تا منفی تغییر می‌کند.



به منظور ساده‌سازی در طراحی‌ها می‌توان توزیع نیروی کششی میخ را به صورت شماتیک، همان‌گونه که در شکل ۶-۲۶ نشان داده شده است، در نظر گرفت. L_p طولی از میخ است که در پشت سطح گسیختگی قرار دارد (طول بیرون کشیدگی). نیروی کششی با نرخ ثابت Q_u (برابر با ظرفیت بیرون کشیدگی واحد طول میخ) تا رسیدن به مقدار حداکثر T_{max} افزایش می‌یابد و پس از عبور از سطح لغزش با نرخ ثابت Q_u تا مقدار T_0 در سر میخ کاهش می‌یابد. مقدار T_{max} به حداقل سه مقدار، ظرفیت بیرون کشیدگی R_p ، ظرفیت کششی R_T و ظرفیت رویه R_F محدود می‌شود.

جدول ۶-۷- مقاومت پیوند میخ‌ها در محیط خاکی و سنگی

نوع خاک / سنگ	روش ساخت	مقاومت پیوند نهایی، q_u (kPa)
سنگ	حفاری چرخشی	مارن / سنگ آهک
		فیلیت
		گچ
		دولومیت نرم
		دولومیت شکسته
		ماسه سنگ هواخورده
		سنگ رس (شیل) هواخورده
		شیست هواخورده
		باسالت
		سنگ لوح / سنگ رس (شیل)
خاک‌های ریزدانه	حفاری چرخشی	رس سیلتی
		سیلت رسی
	حفاری با لوله جدار	لس (بادرفت)
		رس نرم
		رس سخت
		سیلت رسی سخت
		رس
	حفاری با سیستم اوگر	ماسه/شن
		ماسه سیلتی
		سیلت
		رسوبات کوهپایه‌ای
خاک‌های دانه‌ای	حفاری چرخشی	مواد واریزه‌ای نرم
		ماسه/شن
		روباره کم
		روباره زیاد
	حفاری با لوله جدار	مورن (آبرفت) متراکم
		مواد واریزه‌ای
		ماسه سیلتی خاکریز
		ماسه نرم سیلتی
	حفاری با سیستم اوگر	ماسه رسی سیلتی
		ماسه
	تزریق شده با فشار بالا (جت گروتینگ)	ماسه/شن

مقاومت پیوند می‌تواند به طور چشم‌گیری با فشار دوغاب افزایش یابد. در فشار تزریق کمتر از ۳۵۰ کیلو پاسکال (۳/۵ بار) در خاک، مقاومت نهائی باند خاک حدوداً ۲ برابر مقاومت پیوند حاصل از تزریق ثقیلی است. این اختلاف در سنگ، می‌تواند بیشتر از این مقدار هم باشد.

• گسیختگی کششی میخ

گسیختگی کششی زمانی در میخ‌ها رخ می‌دهد که T_{max} از ظرفیت کششی میخ (R_T) که به صورت زیر تعریف می‌شود،

بیشتر باشد.

$$R_T = \frac{A_t f_y}{F.S}$$

(۴۵-۶)

A_t : سطح مقطع میخ (m^2)

f_y : مقاومت تسلیم میخ (kPa)

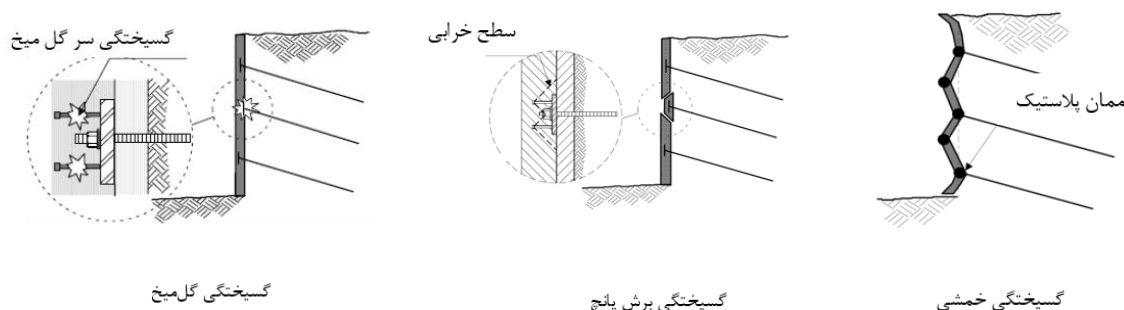
F.S ضریب اطمینان حداقل برابر با ۱/۸

مقاومت کششی حاصل از دوجاب در محاسبات نادیده گرفته می‌شود.

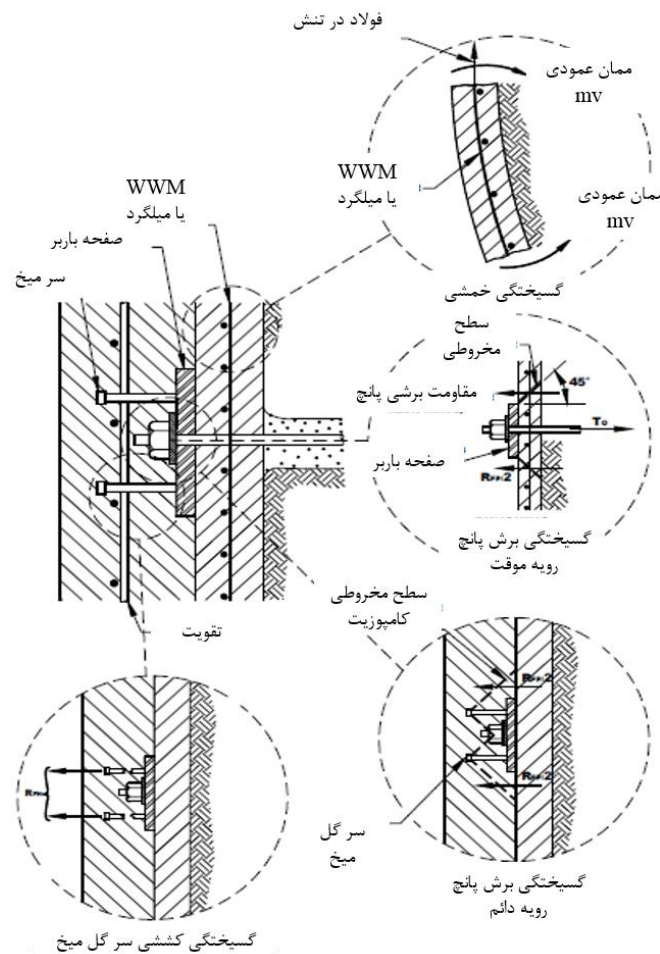
۳-۱-۵-۶- گسیختگی رویه دیوار میخ‌کوبی

در این بخش محتمل‌ترین حالت‌های گسیختگی مربوط به رویه شرح داده شده است. مطابق شکل ۶-۲۷ این حالت‌ها عبارت‌اند از:

- **گسیختگی خمشی:** این نوع گسیختگی در اثر لنگرهای خمشی بیش از ظرفیت خمشی رویه رخ می‌دهد. ملاحظات مربوط به این نوع گسیختگی باید در مورد رویه‌های موقت و دائمی در نظر گرفته شود.
- **گسیختگی برش پانچ:** این نوع گسیختگی در اطراف سرمیخ، زمانی که برش وارد بر رویه بیش از ظرفیت برشی آن باشد، رخ می‌دهد و باید برای رویه‌های موقت و دائمی در نظر گرفته شود.
- **گسیختگی گل میخ:** این نوع گسیختگی مربوط به کشش گل میخ‌ها در دیواره‌های دائمی است. در هر یک از حالت‌های گسیختگی، رویه باید با توجه به حداکثر نیروی موجود در سر میخ (T_0) طراحی گردند. بر این اساس باید با در نظر گرفتن ضریب اطمینان مربوط به هر یک از حالت‌های گسیختگی، ابعاد، مقاومت و میزان تسلیح رویه و سرمیخ مناسب انتخاب گردد. در ادامه، سه حالت گسیختگی محتمل مذکور شرح داده شده است. جزئیات حالت‌های گسیختگی اتصالات رویه در شکل ۶-۲۸ نمایش داده شده است.



شکل ۶-۲۷- محتمل‌ترین حالت‌های گسیختگی رویه و سرمیخ



شکل ۶-۲۸- حالات‌های گسیختگی اتصالات رویه

• نیروی کششی وارد بر رویه

نیروی T_0 که توسط سرمیخ به رویه منتقل می‌شود را می‌توان با در نظر گرفتن تأثیر فواصل میخ‌ها و نیروی کششی حداکثر تعیین شده برای میخ‌ها محاسبه نمود.

رابطه زیر جهت برآورد نیروی کششی سر میخ توصیه شده است.

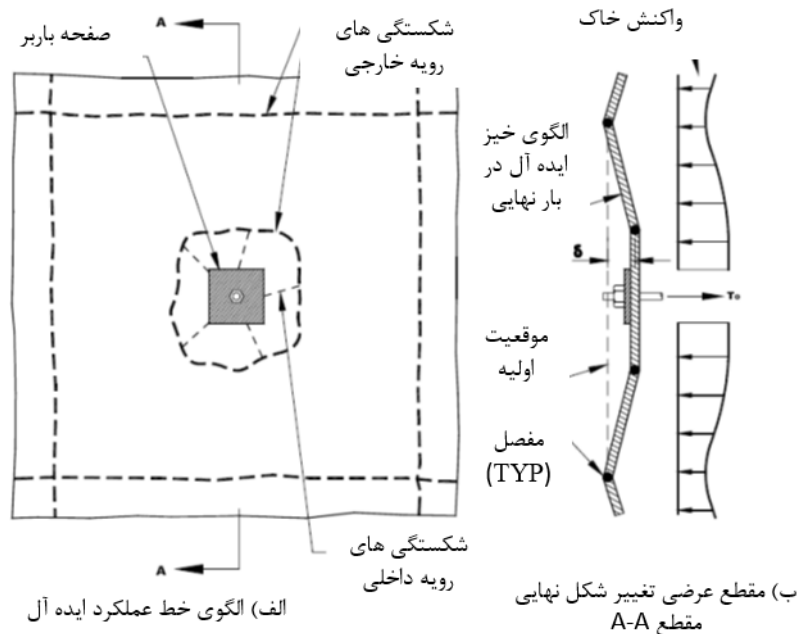
$$T_0 = T_{\max} (0.6 + 0.2(S_{\max} - 1)) \quad (۴۶-۶)$$

در رابطه فوق T_0 نیروی کششی (kN) وارد به سرمیخ در نظر گرفته شده در مرحله طراحی است، $T_{\max}$ حداکثر نیروی کششی طرح است که می‌توان با استفاده از تحلیل پایداری کلی توسط برنامه کامپیوتری بدست آورد. $S_{\max}$ حداکثر فاصله میخ‌ها بر حسب متر است.

• گسیختگی خمشی

رویه دیوار میخکوبی شده را می‌توان به صورت دال بتن مسلح تحت بار جانبی ناشی از فشار زمین و تکیه‌گاه نیروی کششی میخ‌ها در نظر گرفت. چنانچه در شکل ۶-۲۹ نمایش داده شده است فشار جانبی زمین و عکس‌العمل میخ‌ها در

مقطع رویه، لنگر خمشی ایجاد می‌کنند. لنگر خمشی مثبت (کشش، نزدیک به سطح آزاد رویه) در میان دهانه بین ۲ میخ و لنگر خمشی منفی (کشش، نزدیک به سطح مجاور خاک رویه) در اطراف میخ‌ها ایجاد می‌شوند.



شکل ۶-۲۹- شکل گسیختگی خمشی تدریجی رویه

ظرفیت خمشی رویه، R_{FF} ، حداکثر نیروی قابل تحمل توسط مقطع رویه در واحد طول دیوار است که برابر با حداقل مقدار حاصل از دو رابطه زیر است:

$$R_{FF} = \frac{C_F}{265} \times (a_{vn} + a_{vm}) \times \left(\frac{S_h h}{S_v} \right) \times f_y \quad (۴۷-۶)$$

$$R_{FF} = \frac{C_F}{265} \times (a_{hn} + a_{hm}) \times \left(\frac{S_v h}{S_h} \right) \times f_y \quad (۴۸-۶)$$

C_F : ضریب غیریکنواختی توزیع فشار خاک

h : ضخامت رویه (m)

a_{vn} : مساحت میلگردهای رویه در محل سرمیخ در واحد عرض در امتداد قائم (m^2/m)

a_{vm} : مساحت میلگردهای رویه در میان دهانه در واحد عرض در امتداد قائم (m^2/m)

a_{hn} : مساحت میلگردهای رویه در محل سرمیخ در واحد عرض در امتداد افق (m^2/m)

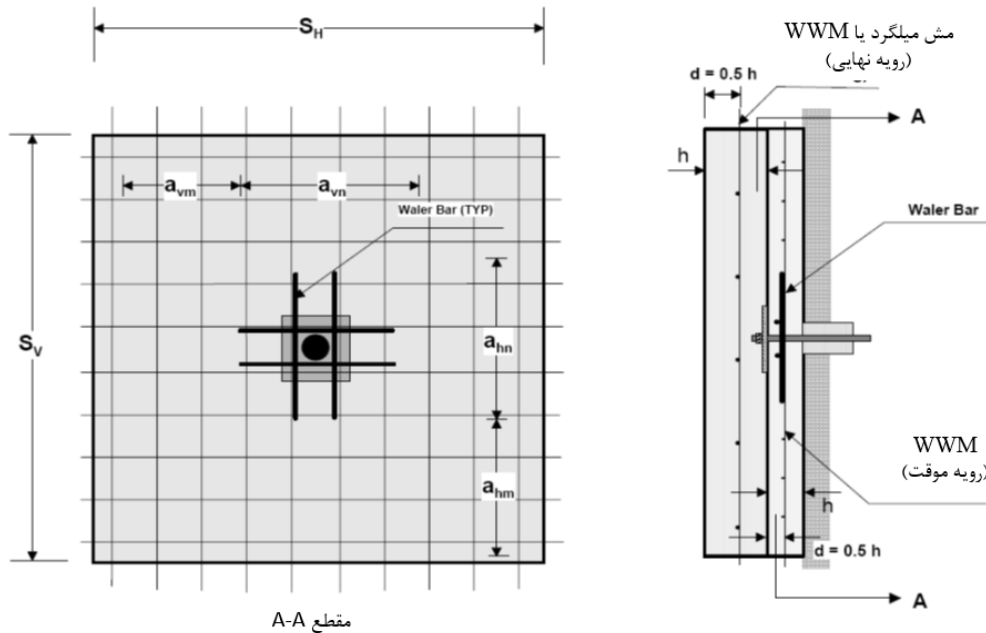
a_{hm} : مساحت میلگردهای رویه در میان دهانه در واحد عرض در امتداد افق (m^2/m)

S_h : فواصل افقی میخ‌ها (m)

S_v : فواصل قائم میخ‌ها (m)

f_y : مقاومت تسلیم کششی تسلیح رویه (kPa)

پارامترها و ابعاد بکار رفته در تحلیل خمشی مقطع رویه، در شکل ۶-۳۰ نمایش داده شده‌اند.



شکل ۶-۳۰ هندسه مقطع رویه مورد بررسی در گسیختگی خمشی

ضریب C_F برای کاربری موقت و دائم، بر اساس ضخامت رویه در جدول ۶-۸ ارائه شده است. برای ضخامت‌های رویه بیش از ۲۰۰ میلی‌متر این ضریب برابر واحد در نظر گرفته می‌شود.

جدول ۶-۸- ضریب C_F

نوع کاربری	ضخامت رویه (mm)	C_F
موقت	۱۰۰	۲/۰
	۱۵۰	۱/۵
	۲۰۰	۱/۰
دائم	تمام موارد	۱/۰

بر این اساس با توجه به نیروی کششی سر میخ، T_0 و ظرفیت خمشی رویه R_{FF} ضریب اطمینان در مقابل گسیختگی خمشی از رابطه زیر قابل محاسبه است:

$$FS_{FF} = \frac{R_{FF}}{T_0} \quad (۴۹-۶)$$

به‌طور کلی حداقل FS_{FF} برای کاربری موقت تحت بارهای استاتیکی برابر ۱/۳۵ و برای کاربری دائم تحت بارهای استاتیکی برابر ۱/۵ در نظر گرفته می‌شود.

نسبت مساحت میلگردهای رویه بتنی دیواره میخکوبی همچون دیگر سازه‌های بتن مسلح محدودیت‌هایی دارد. نسبت مساحت میلگردها در یک مقطع به صورت زیر قابل محاسبه است:

$$\rho = \frac{a}{0.5bh} (\%) \quad (۵۰-۶)$$

که در آن a سطح مقطع تسلیح بکار رفته در واحد سطح مقطع رویه، b طول رویه و h ضخامت رویه است. حداقل و حداکثر نسبت مساحت میلگردها بر حسب درصد در امتداد قائم و افقی باید مطابق زیر در نظر گرفته شود:

$$\rho_{\min} = 20 \frac{\sqrt{f'_c}}{f_y} \quad (۵۱-۶)$$

$$\rho_{\max} = 50 \frac{f'_c}{f_y} \left(\frac{600}{600 + f_y} \right) \quad (۵۲-۶)$$

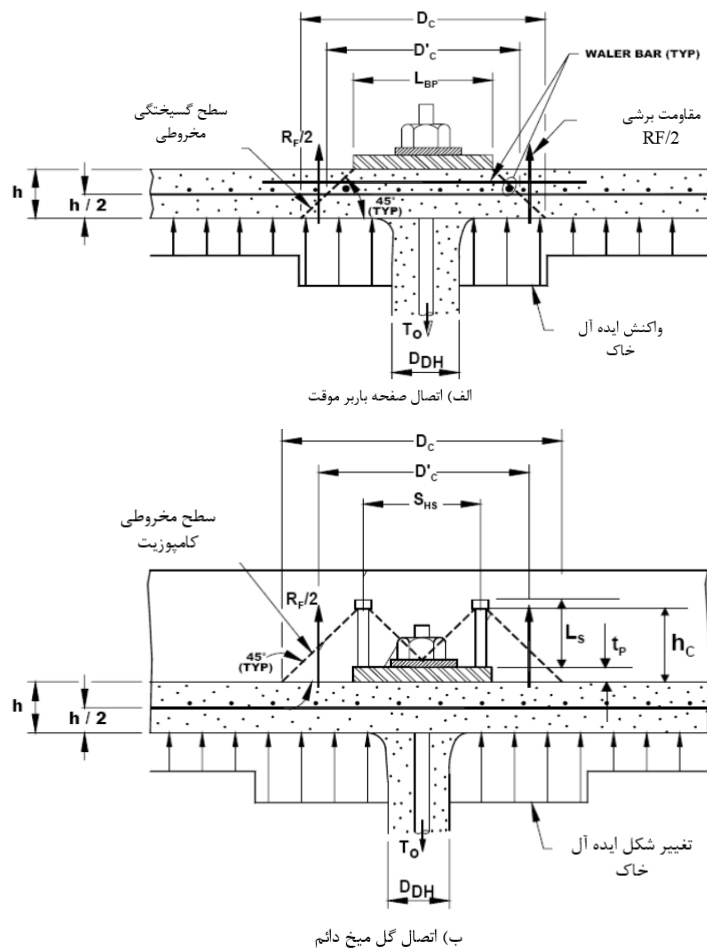
f_y : مقاومت تسلیم کششی میلگرد (MPa)

f'_c : مقاومت فشاری بتن (MPa)

لازم بذکر است در میان دهانه، حداکثر میزان تسلیح باید کمتر از ۲/۵ درصد باشد.

• گسیختگی برش پانچ

گسیختگی برش پانچ رویه در اطراف سرمیخ رخ می‌دهد و لازم است در محل قرارگیری صفحه باربر (در دیواره موقت) و اتصالات گل‌میخ (در دیواره‌های دائم) کنترل گردد. با افزایش نیروی کششی میخ و رسیدن آن به مقدار بحرانی، ترک‌های موضعی در اطراف سرمیخ توسعه می‌یابند. همانطور که در شکل ۶-۳۱ نشان داده شده است این ترک‌ها، سطح گسیختگی با زاویه تقریبی ۴۵ درجه در رویه ایجاد می‌کنند.



شکل ۶-۳۱- حالت‌های گسیختگی پانچ

در شکل فوق:

D_{DH} : قطر چال حفاری (m)

S_{HS} : فواصل گل‌میخ‌ها (m)

D'_c : قطر مؤثر گسیختگی (m)

D_c : قطر حداکثر گسیختگی (m)

h_c : ارتفاع مؤثر مخروط گسیختگی (m)

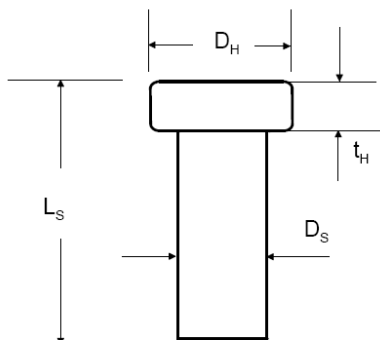
h : ضخامت رویه موقت (m)

R_F : مقاومت برشی در برابر پانچ رویه (kN)

T_0 : نیروی کششی سر میخ (kN)

t_p : ضخامت صفحه باربر (m)

همان‌طور که در شکل ۶-۳۲ نشان داده شده است D_S ، L_S و t_H ابعاد گل‌میخ می‌باشند.



شکل ۶-۳۲- ابعاد گل میخ

با در نظر گرفتن مخروط گسیختگی نشان داده در شکل ۶-۳۱، ظرفیت برش پانچ به صورت زیر قابل محاسبه است:

$$R_{FP} = C_P V_F \quad (۵۳-۶)$$

C_P : ضریب اصلاح برای توزیع فشار خاک

V_F : نیروی مقاوم برش پانچ فعال مؤثر بر رویه (kN)

ضریب اصلاح C_P به منظور محاسبه فشار خاک پشت دیوار بکار گرفته می‌شود. چنانچه عکس‌العمل بستر در نظر گرفته نشود مقدار C_P برابر ۱ فرض شده و در غیر این صورت، C_P را می‌توان تا ۱/۱۵ افزایش داد. با این حال در عمل معمولاً C_P برابر ۱ در نظر گرفته می‌شود.

نیروی مقاوم برش پانچ (kN) با در نظر گرفتن ابعاد مخروط گسیختگی با قطر مؤثر D'_c (m) در میانه مقطع رویه و ارتفاع مؤثر h_c (m) به صورت زیر قابل محاسبه است:

$$V_F = 330 \sqrt{f'_c} \pi D'_c h_c \quad (۵۴-۶)$$

به منظور تعیین قطر مؤثر D'_c در میانه مقطع رویه و ارتفاع مؤثر h_c ، همانطور که در شکل ۶-۴۳ ارائه شده است، این ابعاد در سیستم موقت بر اساس ابعاد صفحه باربر و ضخامت رویه و در سیستم دائم بر اساس بر اساس ابعاد و فواصل گل‌میخ در نظر گرفته می‌شوند. برای این منظور زاویه مخروط معمولاً برابر ۴۵ درجه لحاظ می‌گردد.

بنابراین ابعاد مؤثر مخروط گسیختگی باید به صورت زیر در نظر گرفته شوند:

– رویه موقت:

$$D'_c = L_{BP} + h \quad (۵۵-۶)$$

$$h_c = h \quad (۵۶-۶)$$

L_{BP} : بعد صفحه باربر (m)

h : ضخامت رویه موقت (m)

– رویه دائم:

$$D'_c = (S_{HS} + hc) \leq 2hc \quad (۵۷-۶)$$

$$h_c = L_s - t_H + t_p \quad (۵۸-۶)$$

S_{HS} : فواصل گل میخ‌ها (m)

L_s : طول گل میخ (m)

t_H : ضخامت سر گل میخ (m)

t_p : ضخامت صفحه باربر (m)

با در نظر گرفتن نیروی کششی سر میخ T_0 و ظرفیت برش پانچ رویه R_{FP} ضریب اطمینان پانچ رویه به صورت زیر قابل محاسبه است:

$$FS_{FP} = \frac{R_{FP}}{T_0} \quad (۵۹-۶)$$

عموماً در سیستم موقت و تحت بارهای استاتیکی، ضریب اطمینان پانچ رویه حداقل ۱/۳۵ و در سیستم دائم و تحت بارهای استاتیکی، ضریب اطمینان پانچ رویه حداقل ۱/۵ در نظر گرفته می‌شود.

• گسیختگی گل میخ

اتصال میخ‌ها به رویه دائمی به وسیله گل میخ‌ها تأمین می‌شود. ظرفیت کششی گل میخ‌ها (R_{HT}) به صورت زیر قابل محاسبه است:

$$R_{HT} = N_H A_{SH} f_y \quad (۶۰-۶)$$

N_H : تعداد گل میخ در هر اتصال (معمولاً ۴)

A_{SH} : سطح مقطع ساقه گل میخ (m^2)

f_y : تنش تسلیم گل میخ (kPa)

با در نظر گرفتن نیروی کششی سر میخ T_0 و ظرفیت کششی گل میخ‌ها R_{HT} ، ضریب اطمینان گسیختگی کششی گل میخ‌ها به صورت زیر قابل محاسبه است:

$$FS_{HT} = \frac{R_{HT}}{T_0} \quad (۶۱-۶)$$

می‌توان از پیچ‌های معمولی یا پرمقاومت به عنوان گل میخ استفاده نمود. عموماً در سیستم موقت و تحت بارهای استاتیکی، ضریب اطمینان گل میخ، حداقل ۱/۸ برای پیچ‌های معمولی (A307) و ۱/۵ برای پیچ‌های پرمقاومت (A325) و در سیستم دائم و تحت بارهای استاتیکی، ضریب اطمینان حداقل ۲ برای پیچ‌های معمولی (A307) و ۱/۷ برای پیچ‌های پرمقاومت (A325) در نظر گرفته می‌شود.

محدودیت‌های ابعادی زیر در مورد گل میخ‌ها باید در نظر گرفته شوند:

$$A_H \geq 2.5 A_{SH} \quad (۶۲-۶)$$

$$t_H \geq 0.5(D_H - D_S) \quad (۶۳-۶)$$

A_H : سطح مقطع سر گل میخ (m^2)

A_{SH} : سطح مقطع ساقه گل میخ (m^2)

t_H : ضخامت سر گل میخ (m)

D_H : قطر سر گل میخ (m)

D_S : قطر ساقه گل میخ (m)

به منظور تأمین اتصال لازم، ارتفاع گل میخ‌ها باید حداقل تا میانه ضخامت رویه ادامه یابد به طوری که طول گل میخ از تسلیح رویه عبور کند. به طور کلی ارتفاع گل میخ‌ها نباید از ۵ سانتیمتر کمتر باشد. در صورت استفاده از پیچ برای گل میخ‌ها، سطح مقطع مؤثر ساقه گل میخ به صورت زیر قابل محاسبه است:

$$A_E = \frac{\pi}{4} \left[D_E - \left(\frac{0.9743}{n_t} \right) \right]^2 \quad (۶-۶۴)$$

D_E : قطر مؤثر ساقه پیچ (m)

n_t : تعداد گام در واحد طول پیچ

نکته بسیار مهم دیگر فاصله افقی میخ‌ها (S_H) و فاصله قائم آن‌ها (S_V) است به صورت متداول، بین ۱/۲۵ تا ۲ متر بوده و برای میخ‌های کوبشی این مقدار حدود ۰/۵ متر باشد. کاهش فاصله در میخ‌های کوبیدنی به علت آن است که عملیات کوبش، مقاومت پیوند را نسبت به میخ‌های حفاری و تزریق شده کاهش می‌دهد. فاصله افقی و قائم میخ‌ها باید به گونه‌ای تعیین شود که محدوده‌ی تأثیر هر میخ ($S_H \times S_V$) کمتر از ۴ متر مربع باشد.

۶-۵-۲- طراحی نهایی بر اساس معیار پایداری

تأمین شرایط ایمن برای دیواره‌های گود و مستحذات در اطراف گود مانند تأسیسات شهری و سازه‌ها، از مهم‌ترین شرایط طراحی است. به منظور تأمین شرایط ایمن، دو مؤلفه پایداری و تغییر شکل دیواره‌های پایداری شده و زمین اطراف باید مورد توجه قرار گیرند. کنترل مستحذات اطراف می‌بایست با توجه به ملاحظات فصل ۵ انجام گردد. ضرایب اطمینان لازم برای کنترل پایداری در جدول ۶-۹ ارائه شده است.

جدول ۹-۶ - حداقل ضرایب اطمینان متداول برای طراحی دیوار میخکوبی

حالت خرابی	مؤلفه مقاومت	نماد	حداقل ضریب اطمینان پیشنهادی		
			بارهای استاتیک		بارهای لرزه‌ای (سازه‌های موقت و دائم)
			سازه نگهبان	سازه نهایی	
پایداری خارجی	پایداری کلی (طولانی مدت)	FSG	۱/۳۵	۱/۵ (۱)	۱/۱
	پایداری کلی (حفاری)	FSG	۱/۲ - ۱/۳	(۲)	نامشخص
	لغزش	FSSL	۱/۳	۱/۵	۱/۱
	ظرفیت باربری	FSH	۲/۵ (۳)	۳/۰ (۳)	۲/۳ (۵)
پایداری داخلی	مقاومت بیرون کشیدگی	FSP	۲/۰		۱/۵
	مقاومت کششی میخ	FST	۱/۸		۱/۳۵
مقاومت رویه	خمش رویه	FSFF	۱/۳۵	۱/۵	۱/۱
	برش پانچ رویه	FSFP	۱/۳۵	۱/۵	۱/۱
	کشش سر گل میخ (پیچ A307)	FSHT	۱/۸	۲/۰	۱/۵
	کشش سر گل میخ (پیچ A325)	FSHT	۱/۵	۱/۷	۱/۳

تذکر:

(۱) برخی ممکن است طراحی برای بارهای استاتیک و شرایط طولانی مدت با $FSG = ۱/۳۵$ را برای سازه‌های دائمی غیربحرانی، زمانی که به دلیل اطلاعات کافی زمین‌شناسی و تجربه عمومی موفق در میخکوبی خاک عدم اطمینان کمتری وجود دارد، بپذیرند.

(۲) سری دوم ضرایب اطمینان برای پایداری عمومی خاک‌برداری‌هایی که تا ۴۸ ساعت قبل از جایگذاری میخ‌ها بدون حفاظت هستند، مرتبط است.

(۳) ضرایب اطمینان برای ظرفیت باربری زمانی که از معادلات استاندارد ظرفیت باربری استفاده می‌شود، مورد استفاده است. ضرایب اطمینان برای پایداری عمومی هنگامی که از برنامه‌های آنالیز پایداری جهت ارزیابی این حالت‌های گسیختگی استفاده می‌شود، اعمال می‌گردند.

۶-۵-۳ - بهینه‌سازی طرح با توجه به ضرایب اطمینان

به‌صورت کلی اثر ضریب اطمینان کلی ژئوتکنیکی بر روی ضرایب اطمینان جزئی تک تک المان‌ها (به‌صورت مشخص مهار یا میخ‌ها و...) قابل حصول است و پیشنهاد می‌گردد به جهت بهینه نمودن طرح پایداری به این مهم پرداخته شود. پارامتر ضریب متوسط افزایش نیرو در المان‌های سازه‌ای در وضعیت مرز پایداری - ضریب اطمینان یک- (که با کاهش پارامترهای ژئوتکنیکی مدل ژئوتکنیکی و بدون تغییر در المان‌های سازه‌ای قابل محاسبه است) به‌عنوان ضریب اطمینان پنهان المان‌ها محاسبه می‌گردد. بر این اساس طراح می‌تواند، از مقادیر نیروی کمتری در المان‌ها به نسبت تلاش موجود در المان‌ها در مدل اصلی استفاده نماید. حداکثر کاهش مجاز در طرح تحکیم برابر پارامتر ضریب متوسط افزایش نیرو خواهد بود. توضیح اینکه، طراح می‌تواند مقادیر نیروهای مورد استفاده در طراحی را به نسبت ضریب متوسط افزایش نیرو

کاهش دهد. باتوجه به معیارهای پایداری، در نظرگیری هر دو حالت زیر جهت نیل به یک طرح بهینه پیشنهاد می‌گردد:

الف- با در نظر گرفتن ضرایب اطمینان داخلی (بیرون کشیدگی، تسلیم میلگرد و...) برابر با ۱، لازم است حداقل ضریب اطمینان پایداری کلی مطابق مقادیر ارائه شده در جدول ۶-۹ تعیین گردد.

ب- در صورت در نظر گرفتن ضرایب اطمینان داخلی مطابق جدول ۶-۹ کافی است تا حداقل ضریب اطمینان پایداری کلی به ۱ برسد.

روش گام به گام جهت نیل به ۲ حالت فوق با توجه به نرم‌افزارهای موجود در کشور در ذیل آورده شده است:

(۱) ساخت مدل دیواره میخکوبی در نرم‌افزار اجزا محدود با ابعاد و اندازه‌هایی که محدوده مدل تأثیری بر نتایج آنالیز نداشته باشد

(۲) تعریف المان‌های مهار به صورت الاستوپلاستیک با حد پلاستیک $0.6A_s f_y$

(۳) تعیین میانگین حداکثر نیروهای بدست آمده از هر میخ

(۴) ایجاد یک مدل ثانویه به نحوی که پارامترهای ژئوتکنیکی به نسبت ضریب اطمینان بدست آمده از مدل قبلی یا

حداکثر ۱/۵ (ضریب اطمینان مورد نیاز) کاهش داده شود ($\phi_1 = \text{Arctan}(\frac{\tan \phi_0}{1.5})$ و $c_1 = \frac{c_0}{1.5}$).

(۵) تعریف المان‌های مهار به صورت الاستو پرفکت پلاستیک با حد پلاستیک $A_s f_y$

(۶) انجام آنالیز مدل ثانویه و تعیین میانگین حداکثر نیروهای بدست آمده از هر میخ

(۷) محاسبه نسبت میانگین نیروها در مدل اولیه به ثانویه

(۸) بازبینی فولاد مورد نیاز باتوجه به ضرایب بدست آمده در گام قبلی (مرحله ۷) و کاهش ضریب اطمینان مورد نیاز میخ‌ها

در روند فوق موارد زیر می‌باید مدنظر قرار گیرد:

- در روند میانگین‌گیری از میخ‌هایی که در مدل اولیه به حد پلاستیک رسیده‌اند صرف نظر گردد.
- در روند میانگین‌گیری از میخ‌هایی که در مدل ثانویه نیروهایشان کاهش می‌یابد صرف نظر گردد.
- مدل‌سازی المان محدود باید به نحوی باشد که کنترل نیروی باند و نیروی بسیج شده در مهار در نظر گرفته شود.
- کنترل مجدد نیروی باند همانند فولاد با همان مقدار کاهش ضریب اطمینان می‌تواند انجام پذیرد.

۶-۶- ملاحظات تحلیل و طراحی سیستم مهارگذاری^۱

در این بخش فرایند معمول مورد استفاده برای طراحی مهارها و خلاصه‌ای از فرایند آنالیز برای تعیین سطح لغزش بحرانی، تعیین طول درگیر و غیردرگیر انکر، مقدار مجاز کشش در المان‌های فولادی و فاصله‌داری افقی و قائم و شیب

^۱ Anchorage

مهارى ها ارائه شده است.

از روش‌های آنالیز گوه لغزش و روش تعادل حدی می‌توان برای تعیین سطح لغزش بحرانی در شرایط مختلف، بارهای سطحی و لایه‌بندی‌های متفاوت خاک استفاده کرد.

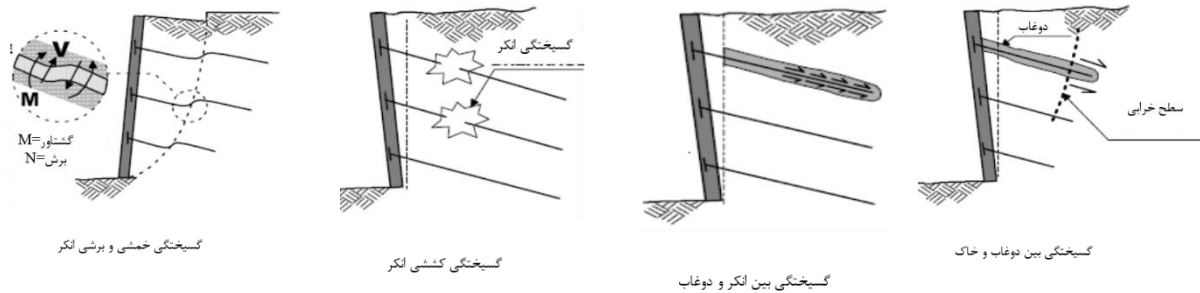
همچنین کلیه فاکتورهای ایمنی مورد نیاز برای طراحی دیواره مهارگذاری بر اساس جدول ارائه شده در ملاحظات طراحی دیواره میخکوبی در بخش ۶-۵-۲ است. مباحث مربوط به گسیختگی کلی سیستم مهارگذاری مشابه سیستم میخ‌کوبی است.

: مهاریهایی با ظرفیت بین ۲۶۰ تا ۱۱۶۰ کیلونیوتن بدون نیاز به تجهیزات سنگین و خاص قابل اجرا هستند. قطر حفاری گمانه معمولاً کمتر از ۱۵۰ میلی‌متر است (به‌جز برای انکرهای چرخشی با میله میان‌تهی که قطر حفاری معمولاً ۳۰۰ میلی‌متر است) (لازم به توضیح است که این مهم در خصوص استفاده از منوبار که در ایران متداول است، صادق نمی‌باشد).

طول کل مهارى معمولاً بین ۹ تا ۱۸ متر است. به دلیل نیازهای ژئوتکنیکی و هندسی، مهاریهای کمی دارای طول کمتر از ۹ متر هستند. لازم به توضیح است بنا بر تجربه مهندسی داخل کشور، طول مهارى بیشتر از ۱۸ متر دشواری اجرایی داشته ولی در صورت رعایت تمامی پیش‌نیازهای طراحی و همچنین لحاظ نمودن توان اجرایی ممکن خواهد بود. زاویه شیب مهارى بین ۱۰ تا ۴۵ درجه است. مهارى‌ها معمولاً با زاویه بین ۱۵ تا ۳۰ درجه نصب می‌شود. همچنین زاویه بین ۱۰ تا ۴۵ درجه قابل اجرا توسط بیشتر پیمانکاران است. جدا از زاویه مهارى، بخش درگیر مهارى باید در پشت سطح لغزش بحرانی قرار گیرد و خاک یا سنگ دربرگیرنده نیز بار مورد نیاز طراحی را تأمین کند. شیب تند ممکن است برای اجتناب از برخورد به تأسیسات شهری، فونداسیون‌های مجاور، حقوق همسایه‌های مجاور و یا دسترسی به خاک یا سنگ بهتر ضروری باشد. مهارى باید تا حد ممکن به‌صورت افقی نصب شود تا از ایجاد نیروی قائم جلوگیری شود. با این حال تزریق مهارى‌هایی با زاویه کمتر از ۱۰ درجه معمول نیست مگر اینکه تجهیزات خاصی برای تزریق وجود داشته باشد.

۶-۶-۱- گسیختگی موضعی یا داخلی

حالت‌های مختلف گسیختگی موضعی یا داخلی، مربوط به گسیختگی در مکانیزم انتقال بار بین خاک، دوغاب و مهارى یا گسیختگی خود مهارى می‌باشند که در شکل ۶-۳۳ نمایش داده شده است. شرح گسیختگی داخلی سیستم مهاربندی مانند بخش میخ‌کوبی است.



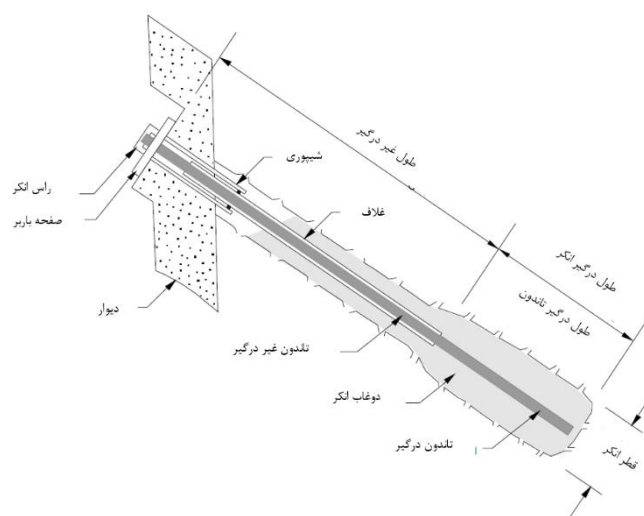
شکل ۳۳-۶- انواع گسیختگی موضعی

۶-۱-۶- طراحی طول غیردرگیر^۱

بخش درگیر مهاري بايد در فاصله مناسبی در پشت موقعیت سطح لغزش بحرانی قرار گیرد تا بار به محدوده متأثر از گود یا ترانشه (محدوده بین سطح لغزش و سطح دیواره) منتقل نشود. طول بخش غیر درگیر پشت سطح لغزش نباید کمتر از ۲۰ درصد ارتفاع دیواره و ۱/۵ متر، باشد.

حداقل طول غیردرگیر برای سنگ و خاک برابر ۴/۵ متر برای استرندها و ۳ متر برای میلگردها است. طول زیاد ناحیه غیردرگیر ممکن است بنا به دلایل زیر مورد نیاز باشد:

- قرارگیری ناحیه درگیر با فاصله مناسبی در پشت سطح لغزش محتمل
- قرارگیری ناحیه درگیر در زمینی با پارامترهای مناسب‌تر
- اطمینان از پایداری کلی سیستم مهارگذاری
- کنترل جابجایی‌های بلند مدت



شکل ۳۴-۶- بخش‌های مختلف مهاري‌های متداول

^۱ Unbonded Length

۶-۱-۶-۲ طراحی طول درگیر مهاری

تخمین ظرفیت انتقال بار در طول درگیر مهاری معمولاً بر اساس تجارب قبلی در محل است. تغییر در ظرفیت به دلیل روش نصب و تزریق بایستی مورد توجه قرار گیرد. در یک خاک مشخص، ظرفیت واقعی به روش حفاری، زمان باقی ماندن گمانه به صورت خالی، قطر گمانه حفاری شده، روش و فشار مورد استفاده در تزریق و طول ناحیه درگیر انکر وابسته است. ظرفیت طراحی هر مهاری باید قبل از قبول آن، توسط آزمایش محقق شود.

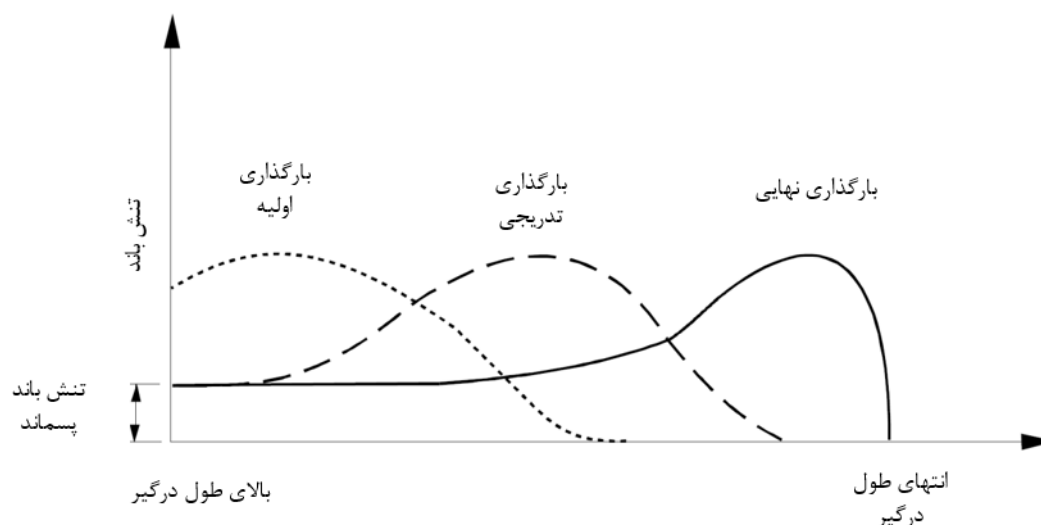
به منظور طراحی اولیه، حداکثر بار منتقل شده از طول درگیر به خاک برای قطر کم و مهاری‌های تزریق وزنی بر اساس نوع خاک و دانسیته (یا عدد SPT) مطابق جدول ۶-۱۰ است. حداکثر بار مجاز مهاری در خاک، با ضرب طول درگیر در حداکثر ظرفیت انتقال بار تقسیم بر ضریب ایمنی ۲ تعیین می‌شود.

طول درگیر مهاری برای مهاری‌های تزریق وزنی، تزریق با فشار و پس تزریق در خاک معمولاً بین ۴/۵ تا ۱۲ متر است. افزایش ظرفیت در طول درگیر بیشتر از ۱۲ متر قابل دستیابی نیست. برای مهاری‌هایی که تحت کشش قرار می‌گیرد ابتدا خاک نزدیک به بالای بخش درگیر در مقابل کشش مقاومت می‌کند (شکل ۶-۳۵). با افزایش بار، بار افزایش یافته به دیگر بخش‌های محدوده درگیر منتقل می‌شود.

جدول ۶-۱۰ - مقدار نیروی منتقل شده مفروض برای طراحی اولیه مهاری با روش تزریق وزنی در خاک

نوع خاک	چگالی / روانی نسبی (محدوده SPT) (۱)	بار منتقل شده نهایی حدودی (KN/m)
شن و ماسه	غیر متراکم (۴-۱۰)	۱۴۵
	تراکم متوسط (۱۱-۳۰)	۲۲۰
	متراکم (۳۱-۵۰)	۲۹۰
ماسه	غیر متراکم (۴-۱۰)	۱۰۰
	تراکم متوسط (۱۱-۳۰)	۱۴۵
	متراکم (۳۱-۵۰)	۱۹۰
ماسه و سیلت (لای)	غیر متراکم (۴-۱۰)	۷۰
	تراکم متوسط (۱۱-۳۰)	۱۰۰
	متراکم (۳۱-۵۰)	۱۳۰
مخلوط سیلت-رس با انعطاف‌پذیری کم یا مخلوط ماسه ریز میکادار یا ترکیب‌های سیلتي	سفت (۱۰-۲۰)	۳۰
	سخت (۲۱-۴۰)	۶۰

تذکر: (۱) مقادیر SPT برای فشار روباره اصلاح شده‌اند.



شکل ۶-۳۵- بسیج تنش‌ها در بخش درگیر در مهاری تحت کشش

برای مهاری‌های نصب شده در سنگ، طول بخش درگیر بین ۳ تا ۱۰ متر است. حداکثر بار منتقل شده از طول درگیر به سنگ در برگیرنده بر اساس نوع سنگ در جدول ۶-۱۱ ارائه شده است. در صورتی که مقاومت توده سنگ توسط ناپیوستگی‌ها کنترل می‌شود، پیشنهاد می‌شود مقادیر پائین تر مورد استفاده قرار گیرد. حداکثر بار طراحی مجاز از ضرب طول بخش درگیر در مقدار انتقال بار، تقسیم بر ضریب ایمنی ۳ بدست می‌آید. این مقدار زیاد ضریب ایمنی به دلیل عدم قطعیت‌های موجود در ناپیوستگی‌های سنگ از قبیل درزه‌ها، شکستگی‌ها و پرشدگی‌های رسی است. در سنگ‌های ضعیف از قبیل شیل‌های رسی، انتقال تنش بسیار یکنواخت‌تر از سنگ‌های خوب است. این گونه سنگ‌های ضعیف معمولاً دارای مقاومت فشاری تک محوره ۵/۰ تا ۵ مگاپاسکال هستند. ضریب ایمنی مورد استفاده در چنین سنگ‌هایی برابر ۲ است.

جدول ۶-۱۱- بار انتقالی مفروض برای طراحی اولیه مهاری در سنگ

نوع سنگ	بار انتقالی نهایی تقریبی (kN/m)
گرانیت یا باسالت	۷۳۰
سنگ آهک دولومیتی	۵۸۰
سنگ آهک نرم	۴۴۰
ماسه سنگ	۴۴۰
تخته سنگ و سنگ‌های رس (شیل) سخت	۳۶۰
سنگ‌های رس (شیل) نرم	۱۵۰

تزریق تحت فشار در خاک‌های غیرچسبنده باعث افزایش قابل توجه تنش نرمال اعمال شده بر روی ماده تزریق می‌شود (یعنی افزایش نیروی محصور کننده). افزایش کمی نیز در قطر گمانه ممکن است ایجاد شود ولی تخمین ظرفیت باید بر اساس قطر حفاری شده انجام شود. محدوده تنش نهایی باند که در مهاری‌های تزریق وزنی و تزریق تحت فشار اندازه‌گیری شده است در جدول ۶-۱۲ ارائه شده است.

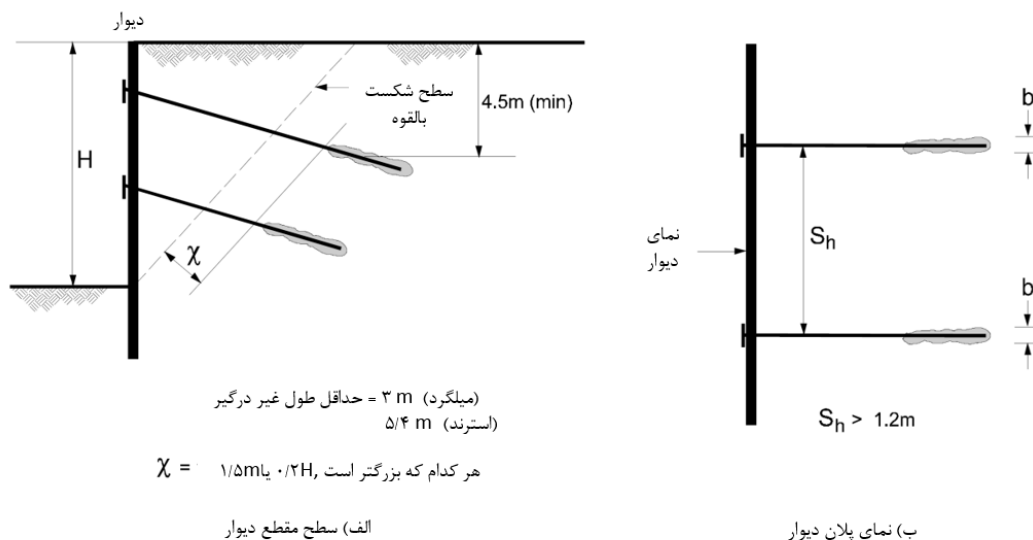
جدول ۶-۱۲- تنش باند نهایی برای سطح اندرکنش زمین با ماده تزریقی در بخش درگیر مهاری

سنگ		خاک چسبنده		خاک دانه‌ای	
نوع سنگ	تنش باند نهایی میانگین (Mpa)	نوع مهاری	تنش باند نهایی میانگین (Mpa)	نوع مهاری	تنش باند نهایی میانگین (Mpa)
گرانیت و باسالت	۱/۷ - ۳/۱	مهاری‌های تزریق وزنی	۰/۰۳ - ۰/۰۷	مهاری‌های تزریق وزنی	۰/۰۷ - ۰/۱۴
سنگ آهک دولومیتی	۱/۴ - ۲/۱	(شافت مستقیم)		(شافت مستقیم)	
سنگ آهک نرم	۱/۰ - ۱/۴	مهاری‌های تزریق تحت فشار (شافت مستقیم)	۰/۰۳ - ۰/۰۷	مهاری‌های تزریق تحت فشار (شافت مستقیم)	۰/۰۸ - ۰/۳۸
تخته سنگ و سنگ‌های رس (شیل) سخت	۰/۸ - ۱/۴	رس سیلتی نرم	۰/۰۳ - ۰/۰۷	ماسه نیمه ریزدانه، نیمه متراکم، متراکم	۰/۱۱ - ۰/۶۶
سنگ‌های رس نرم	۰/۲ - ۰/۸	رس سیلتی	۰/۰۳ - ۰/۱۰	ماسه نیمه درشت‌دانه ، نیمه متراکم	۰/۲۵ - ۰/۹۷
ماسه سنگ‌ها	۰/۸ - ۱/۷	رس سخت، شکل‌پذیری متوسط تا زیاد	۰/۰۷ - ۰/۱۷	ماسه نیمه دشت دانه متراکم، بسیار متراکم	۰/۱۷ - ۰/۴۱
ماسه سنگ هواخورده	۰/۷ - ۰/۸	رس بسیار سخت، شکل‌پذیری متوسط تا زیاد	۰/۱۰ - ۰/۲۵	ماسه‌های سیلتی یخرفت متراکم	۰/۳۰ - ۰/۵۲
گچ	۰/۲ - ۱/۱	رس سخت، شکل‌پذیری متوسط	۰/۱۴ - ۰/۳۵	شن ماسه‌ای، نیمه متراکم، متراکم	۰/۲۱ - ۱/۳۸
مارن هواخورده	۰/۲۵ - ۰/۱۵	رس بسیار سخت، شکل‌پذیری متوسط	۰/۲۸ - ۰/۳۸	شن ماسه‌ای، متراکم، بسیار متراکم	۰/۲۸ - ۱/۳۸
بتن	۱/۴ - ۲/۸	سیلت ماسه‌ای بسیار سخت، شکل‌پذیری متوسط			

تذکر: مقادیر حقیقی برای مهاری‌های تزریق تحت فشار به توانایی توسعه فشارها در هر نوع خاک بستگی دارد.

۶-۱-۳- فاصله‌داری مورد نیاز برای مهاری

برای مهاری‌های نصب شده در خاک، حداقل روباره ۴/۵ متر در وسط بخش گیردار نیاز است (شکل ۶-۳۶ الف). این روباره حداقل برای جلوگیری از نشت دوغاب و بالازدگی زمین در حین تزریق با فشار زیاد است. برای مهاری‌های تزریق وزنی، حداقل روباره برای ایجاد فشار خاک برای ایجاد ظرفیت باربری مهاری مورد نیاز است.



شکل ۶-۳- فاصله‌داری افقی و قائم مورد نیاز برای مهار

بیشترین فاصله افقی بین مهارها بر اساس ظرفیت مجاز یک مهار و ظرفیت خمشی المان‌های نصب شده در دیواره تعیین می‌شود.

۶-۱-۶-۶ انتخاب المان فولادی

المان فولادی مورد استفاده (استرند یا میلگرد) باید قادر به انتقال نیرو به صورت مطمئن از بخش درگیر به سازه بدون تسلیم و شکست باشد. برای بار طراحی و بار قفل کردن^۱، فاکتور ایمنی متفاوتی با توجه به مکانیزم تسلیم تاندون‌ها استفاده می‌شود. بار طراحی نباید بیشتر از ۶۰ درصد مقاومت کششی حداقل تاندون‌ها باشد. بار قفل کردن نباید بیشتر از ۷۰ درصد مقاومت کششی حداقل تاندون و حداکثر بار آزمایش نباید بیشتر از ۸۰ درصد مقاومت کششی حداقل تاندون باشد. ابعاد و مقاومت استرندهای معمول مورد استفاده در جدول ۶-۱۳ ارائه شده است. تاندون‌های با استرند بیشتر از آنچه که در جدول ۶-۱۳ ارائه شده است، نیز قابل استفاده است. اطلاعات مورد نیاز برای استرندهای ۱۳ میلیمتری یا Grade 250 (metric 1725) در استاندارد ASTM A416 موجود است.

^۱ Lock-off Load

جدول ۶-۱۳- مشخصات استرندهای ۱۵ میلیمتری (ASTM A416, Grade 270 (metric 1860))

نیروی پیش تنیدگی			مقاوت نهایی	سطح مقطع عرضی	تعداد استرندهای ۱۵ میلیمتری
0.6 (f _{puAps})	0.7 (f _{puAps})	0.8 (f _{puAps})			
(kN)	(kN)	(kN)	(kN)	(mm ²)	
۱۵۶	۱۸۲	۲۰۹	۲۶۰/۷	۱۴۰	۱
۴۶۹	۵۴۷	۶۲۶	۷۸۲/۱	۴۲۰	۳
۶۲۶	۷۳۰	۸۳۴	۱۰۴۳	۵۶۰	۴
۷۸۲	۹۱۲	۱۰۴۳	۱۳۰۴	۷۰۰	۵
۱۰۹۵	۱۲۷۷	۱۴۶۰	۱۸۲۵	۹۸۰	۷
۱۴۰۸	۱۶۴۲	۱۸۷۷	۲۳۴۶	۱۲۶۰	۹
۱۸۷۷	۲۱۹۰	۲۵۰۳	۳۱۲۸	۱۶۸۰	۱۲
۲۳۴۶	۲۷۳۷	۳۱۲۸	۳۹۱۱	۲۱۰۰	۱۵
۲۹۷۲	۳۴۶۷	۳۹۶۳	۴۹۵۳	۲۶۶۰	۱۹

نوع و اندازه مهاری‌ها باید قبل از طراحی بخش درگیر مهاری تعیین شود زیرا قطر گمانه مورد نیاز بر اساس اندازه تاندون‌ها تغییر می‌کند. در جدول ۶-۱۴ حداقل اندازه شیپوری برای استرند و میلگردهای تاندون ارائه شده است.

جدول ۶-۱۴- راهنمای رابطه بین اندازه تاندون و بازشدگی شیپوری

نوع تاندون	حداقل بازشدگی پیشنهادی شیپوری (میلی‌متر)	
	حفاظت در برابر خوردگی سطح ۱	حفاظت در برابر خوردگی سطح ۲
تعداد استرندهای ۱۵ میلیمتری		
۴	۱۰۲	۱۵۰
۷	۱۱۵	۱۶۵
۹	۱۲۷	۱۷۸
۱۱	۱۴۰	۱۹۱
۱۳	۱۵۳	۲۰۳
۱۷	۱۶۵	۲۱۶
قطر میلگرد (میلی‌متر)		
۲۶	۶۴	۸۹
۳۲	۷۰	۹۵
۳۶	۷۶	۱۰۲

۶-۶-۲- طراحی اتصالات سیستم مهارگذاری

۶-۶-۲-۱- محاسبات هد انکر سیستم مهارگذاری

ابعاد ورق هد انکر از حاصل تقسیم نیروی قفل‌شدگی بر سطح ورق پایه، صورت می‌گیرد.

$$\frac{T}{W \times W} \leq f_p \quad (۶۵-۶)$$

w : ابعاد ورق هد انکر (m)

T : نیروی قفل‌شدگی انکر (kN)

f_p : تنش مجاز فشاری تماسی بتن یا شاتکریت (kPa)

ضخامت ورق هد انکر با توجه به ابعاد واشر هدانکر (قطر معادل k سانتی‌متر) به روش زیر محاسبه می‌شود:

$$t = m \sqrt{\frac{3f_p}{0.75F_y}} \quad (۶۶-۶)$$

m : طول آزاد مابین لبه ورق تا واشر هد انکر ($m = \frac{w-k}{2}$)

k : قطر خارجی واشر (m)

عموماً ضخامت محاسباتی ورق هد انکر در انکرهای تناژ بالا بیش از ۲۰ میلی‌متر خواهد بود لذا به لحاظ رفع دشواری

اجرای ورق مذکور، از دو ورق جایگزین با اساس مقطع معادل ورق محاسباتی اولیه نیز می‌توان استفاده نمود.

ضخامت ورق بر اساس برش پانچ از رابطه زیر کنترل می‌شود:

$$t = \frac{T}{\pi D_{out} \times 0.4F_y} \quad (۶۷-۶)$$

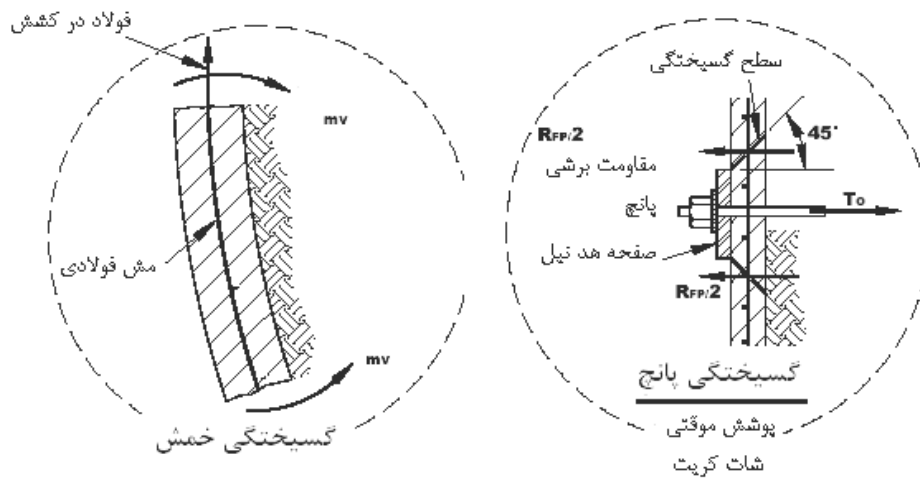
علاوه بر محاسبات فوق، لازم است مقاومت برشی پانچ بلوک هدنیل نیز کنترل گردد.

۶-۶-۲-۲- پوشش بتن‌پاشی

طراحی پوشش موقت بتن‌پاشی باید بر مبنای کنترل رفتار خمشی و نیز رفتار تحت اثر برش پانچ در محل تمرکز تنش

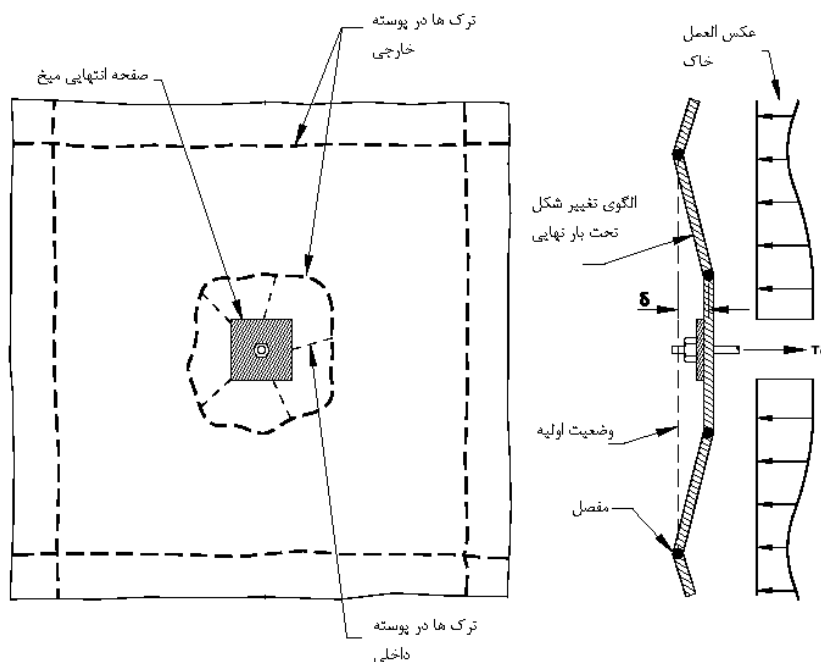
صورت گیرد اما از آنجایی که در این پروژه انکرها بر روی پدهای بتنی قفل می‌شوند، کنترل برش پانچ برای پوسته شاتکریت

معمولاً نیاز نمی‌باشد. شکل ۶-۳۷ شماتیکی از کنترل رفتار پوشش بتن‌پاشی، تحت خمش و برش پانچ را نمایش می‌دهد.



شکل ۶-۳۷- شماتیکی از گسیختگی خمشی و رفتار برش پانچ پوشش بتن پاشی موقت

نیروهای حاصل از فشار جانبی خاک و عکس‌العمل‌های انکرها، ممان‌های خمشی در پوشش بتن‌پاشی ایجاد می‌نمایند. ممان‌های مثبت (لایه بیرونی پوشش بتن‌پاشی در کشش) در میان دهانه بین هر دو انکر ایجاد می‌شوند. ممان‌های منفی (لایه داخلی پوشش بتن‌پاشی در کشش) در اطراف انکرها ایجاد می‌شوند. اگر مقدار هر کدام از این ممان‌ها از حد مجاز تجاوز نماید گسیختگی خمشی در پوشش ایجاد می‌شود. گسیختگی خمشی به صورت تدریجی با تشکیل مفاصل پلاستیک در پوسته (مشابه آنچه در شکل ۶-۳۸ نشان داده شده است) و نه به صورت آنی روی می‌دهد. پس از ایجاد نخستین جاری‌شدگی در مقطع عرضی پوشش بتن‌پاشی، ترک‌ها تدریجاً گسترش می‌یابند و با به هم پیوستن ریزترک‌های مستقل، گسیختگی خمشی کامل اتفاق می‌افتد. الگوی ترک‌خوردگی پوشش بتن‌پاشی به عوامل بسیاری از جمله فشار جانبی خاک، فواصل محور به محور افقی و قائم انکرها از یکدیگر، ضخامت لایه بتن‌پاشی، مشخصات مش فولادی استفاده شده، ابعاد صفحه انتهایی انکرها و مقاومت فشاری بتن استفاده شده در فرآیند بتن‌پاشی بستگی دارد.



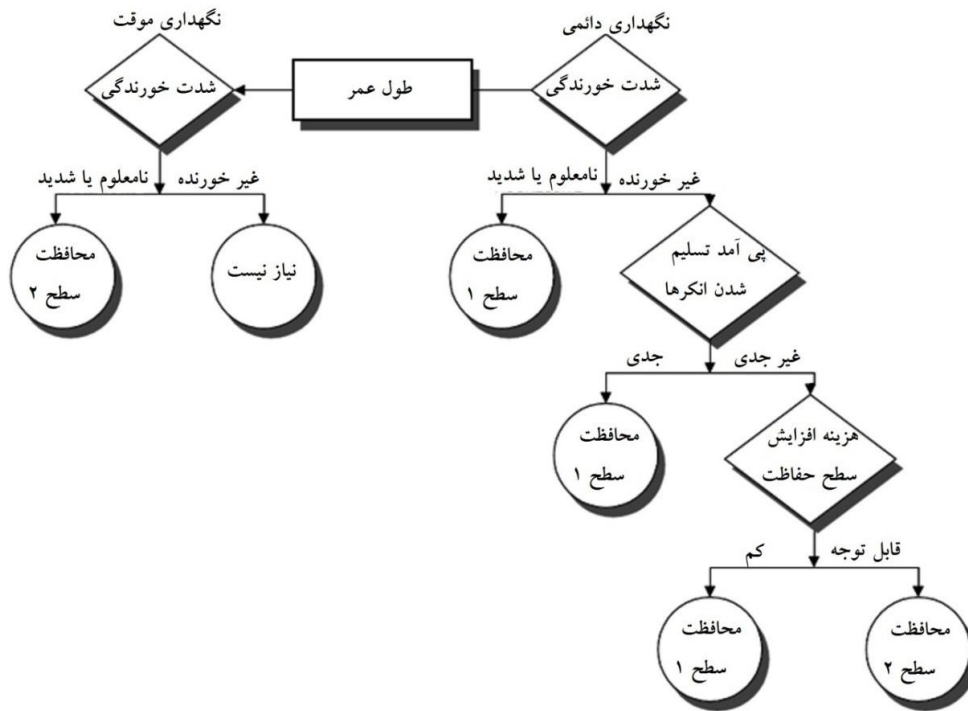
شکل ۶-۳۸- الگوی تغییر شکل و ترک خوردگی لایه بتن‌بشی

۶-۳-۶- محافظت از انکر در برابر خوردگی

محافظت از انکرها در برابر خوردگی با استفاده از لایه‌های نفوذناپذیر و محافظ ضروری است. به‌طور کلی سیستم‌های محافظت‌کننده باید شرایط زیر را برآورده کنند:

- اطمینان از اینکه طول دوره محافظت حداقل برابر با زمان پیش‌بینی شده برای عمر مفید انکر باشد.
- سیستم محافظت‌کننده موجب کاهش ظرفیت انکر نشده و آثار مخرب زیست محیطی نداشته باشد.
- سیستم محافظت‌کننده به طول غیر درگیر انکر امکان جابه‌جایی مناسب و انتقال بار به طول درگیر بدهد.
- سیستم محافظت‌کننده از ترکیباتی ساخته شده باشد که میل به ترکیب با مواد مجاور خود (انکر یا دیواره) نداشته باشد.
- سیستم محافظت‌کننده در مدت عملکرد انکر نباید نیاز به تعمیر و نگهداری و یا تعویض داشته باشد.
- باید به مقدار کافی قوی و انعطاف‌پذیر باشد تا بتواند در مقابل تغییر شکل‌های ناشی از انتقال تنش به انکر مقاومت کند.
- حداقل میزان محافظت در برابر خوردگی برای انکرها باید بر اساس طول عمر انکر، شدت خوردگی محیط، پیامد شکست و تسلیم شدن انکر و هزینه تعیین می‌شود. فلوچارت انتخاب میزان محافظت در برابر خوردگی در شکل ۶-۳۹ نشان داده شده است.

- طول عمر انکرها برای تفکیک بین نگهداری‌های موقت و دائم بکار می‌رود. در صورتی که زمان مورد استفاده از انکرهای موقتی به دلیل تأخیر روند ساخت طولانی شود، ارزیابی اینکه به محافظت انکر نیاز می‌باشد یا نه امری مهم و ضروری است، مخصوصاً در صورتی که زمین شرایط خوردگی بالایی داشته باشد.



شکل ۶-۳۹- نمودار تصمیم‌گیری برای انتخاب سطح حفاظت در مقابل خوردگی (اصلاح شده توسط PTI, 1996)

۶-۳-۱- شدت خوردگی محیط

انکرهای قرار گرفته در خاک مهاجم و یا شرایط نامشخص نیاز به بیشترین محافظت در مقابل خوردگی را در هر دو حالت موقت و دائم دارا می‌باشند. به‌طور کلی محیطی با شرایط زیر که در حال ساخت و یا در طول عمر انکر ممکن است ایجاد شود، به‌عنوان محیط مهاجم در نظر گرفته می‌شود:

- (۱) خاک یا آب زیرزمینی با Ph کمتر از ۴/۵
- (۲) خاک با مقاومت الکتریکی کمتر از ۲۰۰۰ اهم- سانتیمتر
- (۳) خاک دارای سولفید
- (۴) خاک دارای جریان الکتریکی سرگردان
- (۵) سازه‌های مدفون بتنی در نزدیکی انکرها که متحمل فرسایش یا حملات شیمیایی (اسیدی) شده است.
- (۶) خاک شور
- (۷) محل پرشدگی با خاکسترهای گیاهی، حیوانی و آتش‌فشانی

۸) محل انباشته شدن فاضلاب

در صورتی آزمایش‌های مورد نظر برای سنجش موارد بالا در محل مورد استفاده قرار نگیرد، در این صورت در طراحی انکرها زمین به‌عنوان فرساینده شدید مدنظر قرار می‌گیرد.

در تقسیم‌بندی زمین بر اساس شدت خوردگی باید تغییرات به وجود آمده در طول عمر انکرها مانند امکان ایجاد کارخانه‌های جدید یا معدن کاری و نظایر آن را نیز در نظر گرفت.

۶-۶-۳-۲) طراحی سیستم محافظت از خوردگی برای انکرها

هدف از طراحی این سیستم‌ها محافظت مغزه‌های فولادی انکرها در مقابل خوردگی است. سیستم محافظت از خوردگی شامل مؤلفه‌هایی است که با ترکیب آن‌ها پوستهٔ محافظتی برای اجزای مختلف انکر فراهم می‌شود. اجزای فولادی انکر شامل سر انکر، صفحهٔ گیرنده، شیپوری، فولاد پیش‌تنیده، و کوپلرها بسته به نوع کاربرد هستند. اجزای سیستم محافظت از خوردگی عبارت‌اند از:

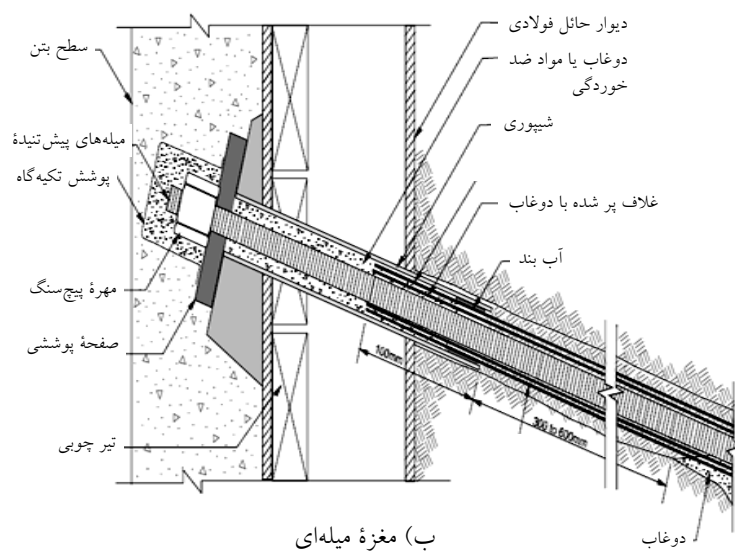
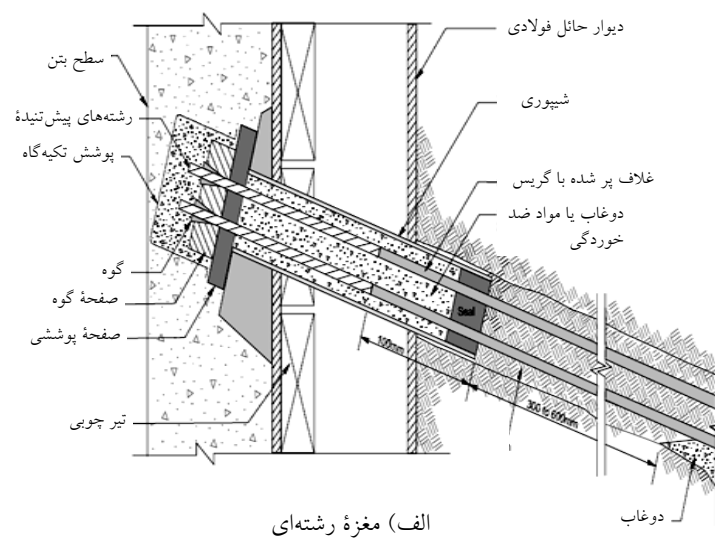
- برای محافظت تکیه‌گاه‌ها از بتن تقویت شده و برای شیپوری مواد ضدخوردگی یا پوشش دوغابی بکار می‌رود.
 - طول غیر درگیر: دوغاب و غلاف همراه با مواد ضد خوردگی یا پوشش دوغابی بکار می‌رود.
 - طول درگیر: دوغاب و غلاف همراه با متمرکزکننده^۱ یا پوشش اپوکسی محافظت می‌شود.
- موارد ذیل اطلاعات لازم برای نصب اجزای مختلف سیستم حفاظت از خوردگی را بیان می‌کند:
- پوشش تکیه‌گاه (کلاهک): این محافظ از جنس فولاد یا پلاستیک بوده و از سر بیرونی و قسمت خارجی مغزه فولادی پیش‌تنیده، در مقابل خوردگی و آسیب‌های محیطی محافظت می‌کند.
 - شیپوری: این بخش عموماً از جنس فولاد یا PVC بوده و از قسمت داخلی صفحهٔ پوششی و فولاد پیش‌تنیده که در بخش مابین تکیه‌گاه و طول غیر درگیر قرار دارد، محافظت می‌کند.
 - ترکیبات ضد خوردگی: این بخش از قطعات فولادی تکیه‌گاه و طول غیر درگیر محافظت کرده که نرم شونده و شامل ترکیبات گریس و موم است.
 - دوغاب: عموماً از طول درگیر و غیر درگیر فولاد پیش‌تنیده محافظت می‌کند و غالباً از جنس سیمان یا رزین پلی‌استر ساخته می‌شود. این گروه نقش محافظت‌کننده نداشته و برای پرکردن فضاهای خالی کاربرد دارند. از دوغاب رزینی پلی‌استر برای پر کردن غلاف‌ها، محفظه‌ها، پوشش‌ها و شیپورها استفاده می‌شود.
 - غلاف‌ها: غلاف‌ها قطعات پلاستیکی موج لوله‌مانندی هستند و غالباً در محافظت از بخش غیر درگیر فولادهای پیش‌تنیده استفاده می‌شوند. غلاف‌های مخصوص حاوی مواد ضد خوردگی هستند. پوشش‌های غلافی تمام اجزای پیش‌تنیدهٔ انکر را پوشش داده و قسمت‌های باقی‌مانده آن توسط دوغاب پر می‌شود.
 - محفظه‌ها: محفظه‌ها بخش‌هایی لوله‌مانند هستند که از خوردگی بخش درگیر انکر فولادی جلوگیری می‌کنند.

- متمرکزکننده‌ها: این بخش عموماً از فولاد یا پلاستیک ساخته شده و به منظور حفاظت از انکر در چال حفاری شده و یا در محفظه‌ها، برای اطمینان از وجود لایه هرچند نازک اطراف انکر بکار می‌روند.
- در عملیات اجرایی ۲ سطح مختلف حفاظت از انکرهای تزریقی در مقابل خوردگی وجود دارد. بر اساس شدت حفاظت به ترتیب از کم به زیاد، این روش‌ها به دو سطح ۱ و ۲ تقسیم می‌شوند. به صورت ساده در سطح ۱ از میله‌های پوشش‌دار و در سطح ۲ از دوغاب تزریق شده جهت حفاظت استفاده می‌گردد. برای تکیه‌گاه و قسمت غیر درگیر با فرض وجود شرایط محیطی مهاجم از لایه‌های چندگانه حفاظت از انکر در هر دو سطح ۱ و ۲ استفاده می‌شوند. برای بخش درگیر با فرض وجود شرایط محیطی مهاجم در سطح ۱ از لایه‌های چندگانه محافظ و در سطح ۲ از یک لایه محافظ استفاده می‌گردد. در شرایط پایدارتر و برای سیستم‌های نگهداری موقت عموماً از هیچ‌گونه محافظ خوردگی استفاده نمی‌شود. در جدول ۶-۱۵ کلیات سیستم‌های حفاظت در برابر خوردگی ارائه شده است.

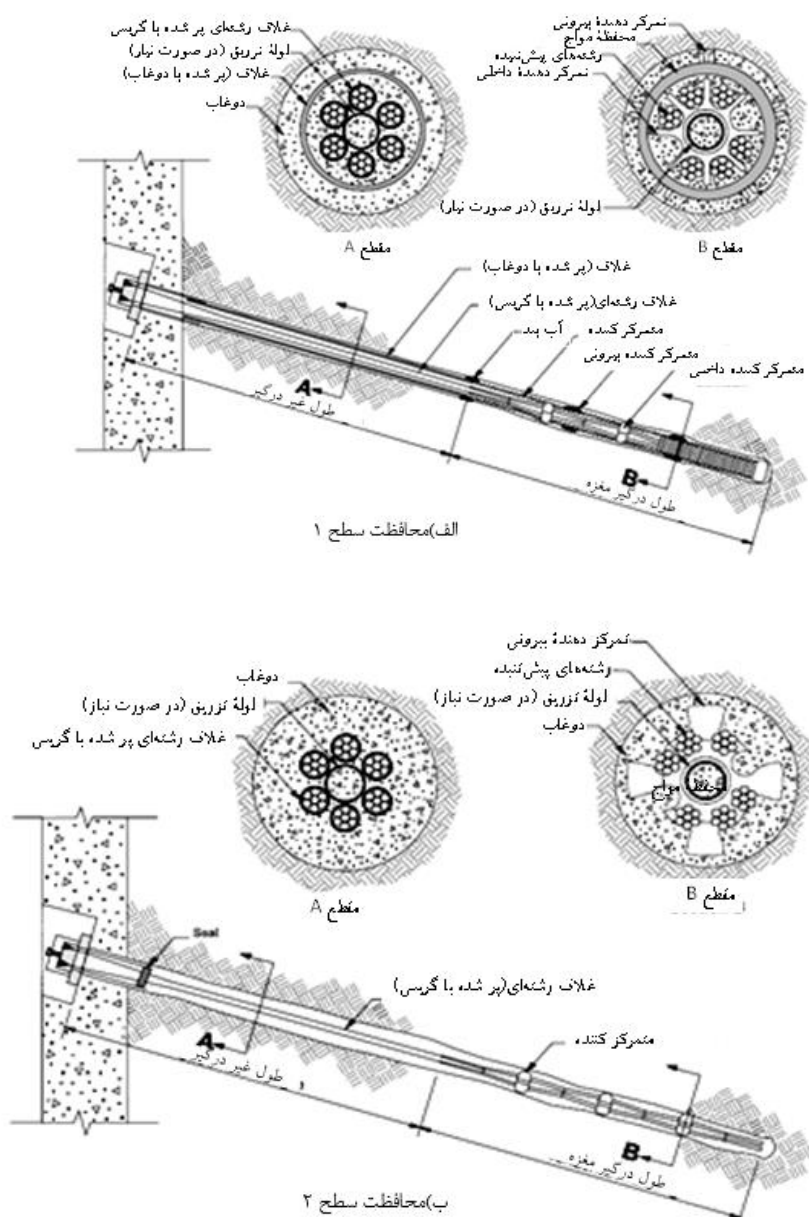
جدول ۶-۱۵ - کلیات سیستم‌های حفاظت در برابر خوردگی

نیازهای حفاظتی			سطح حفاظت
طول درگیر	طول غیر درگیر	انکر	
۱- غلاف پر شده با تزریق ۲- اپوکسی	۱- غلاف پر شده با گریس بر روی یک غلاف بافته شده ۲- غلاف پر شده با گریس با غلاف پر شده با تزریق ۳- استفاده از جداکننده بر روی میله تزریق شده	۱- شیپوری ۲- پوشش در صورت رخنمون داشتن	۱ (میله پوشش‌دار)
تزریق دوغاب	۱- غلاف پر شده با گریس ۲- روکش منقبض شونده با گرما	۱- شیپوری ۲- پوشش در صورت رخنمون داشتن	۲ (دوغاب تزریق شده)

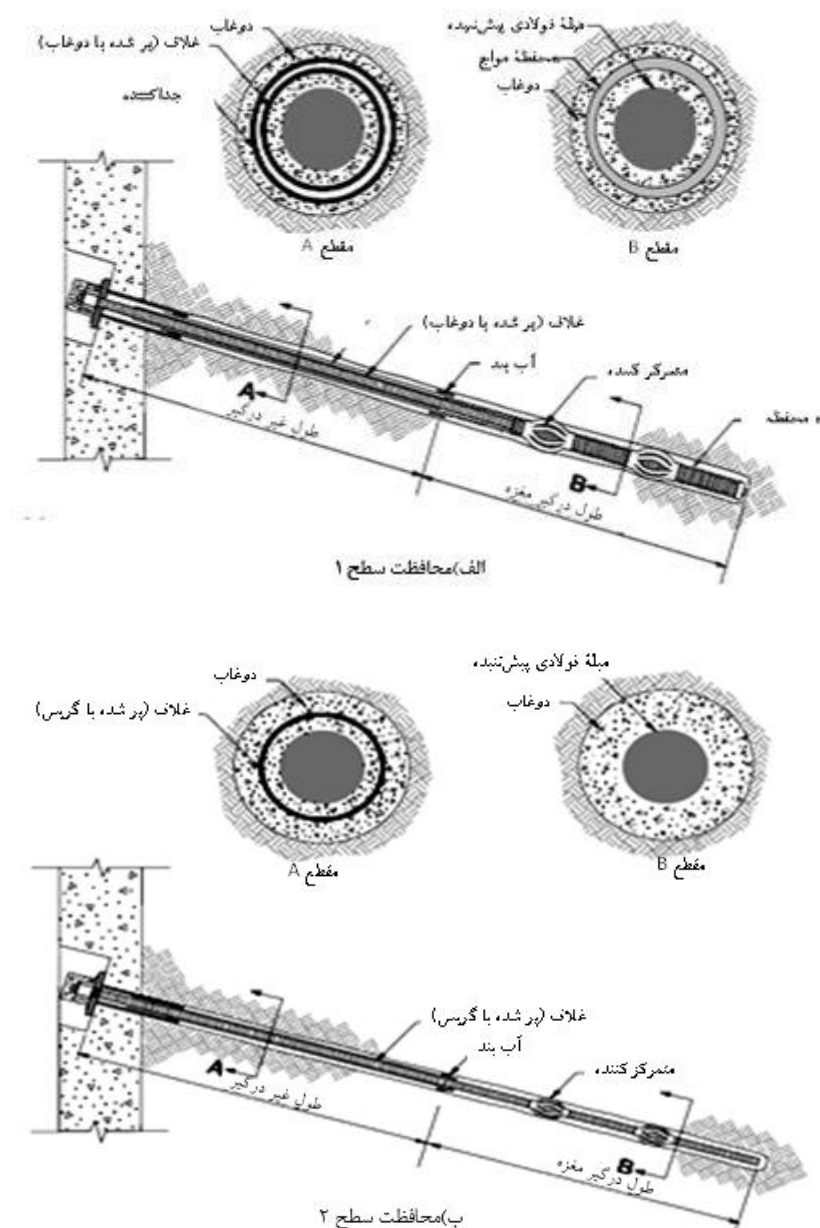
جهت تصمیم‌گیری در مورد سطح حفاظت می‌توان از نمودار تصمیم‌گیری نشان داده شده در شکل ۳۹-۵ استفاده نمود. در شکل‌های ۶-۴۰ الی ۶-۴۲ اجزای مختلف سیستم محافظت کننده در برابر خوردگی به ترتیب برای انکرهای میلگردی و رشته‌ای نشان داده شده است.



شکل ۶-۴۰- نمونه‌هایی از حالت‌های مختلف محافظت از خوردگی بر حسب نوع انکر



شکل ۴۱-۶- نمونه‌هایی از محافظت خوردگی انکرهای رشته‌ای برای محافظ‌های سطح ۱ و ۲



شکل ۶-۴۲- نمونه‌هایی از محافظت خوردگی انکرهای میله‌ای برای محافظت‌های سطح ۱ و ۲

شکستگی انکرها در بخش مغزه فولادی پیش‌ساخته یا تکیه‌گاه، در اثر خوردگی به‌ندرت اتفاق می‌افتد. درحالی‌که بیشتر شکست‌های اتفاق افتاده در فاصله ۲ متری از تکیه‌گاه رخ داده‌اند. بر این اساس باید هنگام نصب مراقبت‌های ویژه‌ای در این بخش از انکر به عمل آید. در همین راستا شیپوری باید به‌طور کامل به صفحه گیرنده متصل باشد تا از نفوذ آب جلوگیری شود. این سیستم آب‌بند، عموماً با جوش کردن شیپوری به صفحه گیرنده ایجاد می‌شود. شیپوری باید به مقدار کافی طویل باشد به‌گونه‌ای که حداقل ۱۰۰ میلی‌متر با محافظ خوردگی بخش غیر درگیر همپوشانی داشته و با دوغاب پر شده باشد.

صفحه گیرنده را می‌توان با اندود کردن طرفین آن با استفاده از مواد قیری یا سایر لایه‌های محافظ در برابر خوردگی مقاوم ساخت. مواد محافظت کنند مورد استفاده برای صفحه گیرنده باید با سایر مواد محافظت کننده که در اجزای بالاتر یا پایین‌تر از صفحه گیرنده قرار دارند، سازگار باشد. استفاده از بتن تقویت شده برای پوشش صفحه گیرنده، محافظت مورد نیاز را تأمین می‌کند.

به منظور حفاظت از مقطع بیرونی انکر و بخش خارجی در معرض دید، عموماً از مواد پلاستیکی یا فولادی و یا مدفون کردن مقطع بیرونی با بتن پاشی به ضخامت ۵۰ میلی‌متر استفاده می‌شود. هنگامی که از یک پوشش (کلاهی) استفاده می‌شود، فضای خالی درون پوشش باید با تزریق دوغاب پر شود.

پس از تکیه‌گاه، فولاد پیش‌تنیده بکار رفته در طول غیر درگیر به شدت در معرض خوردگی قرار دارد. غلاف‌های بکار رفته در محافظت از بخش غیر درگیر باید به اندازه کافی بلند بوده و به بخش شیپوری برسند. غلاف‌ها باید توسط مواد ضد خوردگی یا دوغاب پر شده و از پر شدن تمام فضای داخلی آن‌ها اطمینان حاصل شود. در مورد مغزه‌های رشته‌ای باید مواد ضد خوردگی به گونه‌ای که فضای بین رشته‌ها را به‌طور کامل پوشش دهند، به داخل انکر تزریق گردند. به‌طور کلی در شرایطی که مغزه به‌خوبی با تزریق دوغاب احاطه شود، هیچ‌گونه شکستی در اثر خوردگی رخ نخواهد داد. در سنگ‌ها هنگام نشت آب‌های زیرزمینی به اطراف انکر، آب‌بند نمودن چال نیازمند اطمینان از حضور دوغاب است.

۶-۶-۴ - آزمایش‌های کنترلی سیستم انکر

آزمایش کشش انکر به منظور بررسی بارهای طراحی و همچنین کنترل تحمل بار طراحی بدون داشتن تغییر مکان بیش از حد و با ضریب اطمینان مناسب انجام می‌گیرد. همچنین آزمایش کشش به منظور بررسی شرایط حفاری، نصب و تزریق انکر قبل و در طول عملیات اجرایی مورد استفاده قرار می‌گیرد. اگر وضعیت ژئوتکنیکی زمین و یا روش نصب و اجرا در حین کار تغییر کند، ممکن است برای بررسی تأثیر تغییرات بر عملکرد خاک آزمایش اضافی لازم باشد.

اگر نتایج آزمایش نشان دهد که به دلیل پارامترهای خاک نادرست یا روش اجرا، ظرفیت انکر کمتر از مقدار مورد نیاز است، بازبینی طرح و یا تغییر روش نصب و اجرا باید مد نظر قرار گیرد. پس از اتمام نصب انکرها و قبل از آنکه به‌طور کامل مورد بهره‌برداری قرار گیرد، انکرها تحت آزمایش قرار می‌گیرند. پس از تأیید نهایی و گذر از تمامی آزمایش‌ها، انکرها تحت بارگذاری قرار گرفته و به آستانه قفل‌شدگی می‌رسند. روش‌های آزمون و معیارهای پذیرش انکر بر اساس توصیه‌نامه FHWA-IF-99-015 در ادامه بیان شده است. در صورتی که طراح تشخیص دهد می‌تواند از ویرایش‌های جدیدتر توصیه‌نامه FHWA نیز استفاده کند.

۶-۶-۴-۱ - انواع آزمایش

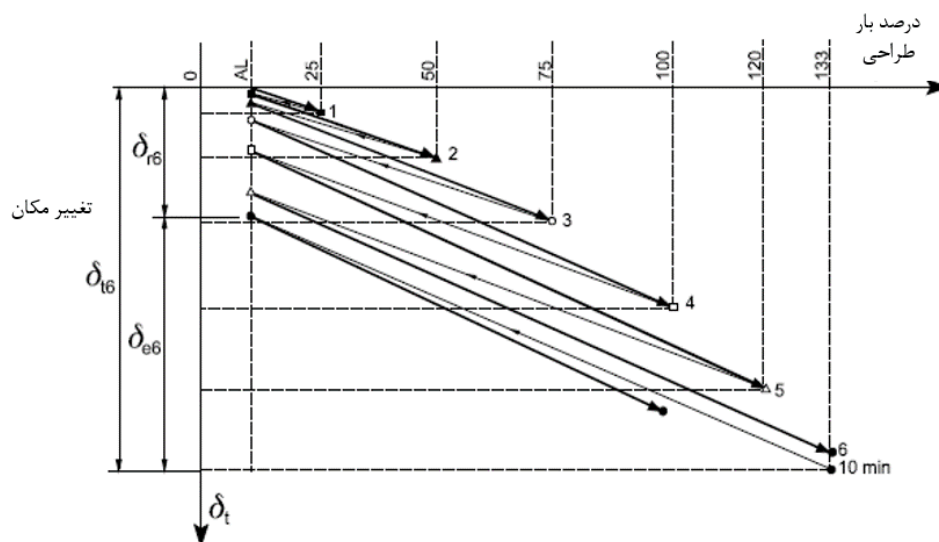
ویژگی منحصر بفرد در انکرها در مقایسه با سایر سیستم‌های سازه‌ای این است که هر انکر به‌عنوان بخشی از یک سیستم کامل است که قبل از بهره‌برداری باید مورد آزمایش قرار گیرد. قبول یا رد انکرها بر اساس نتایج آزمایش‌ها شامل

آزمایش کارایی^۱، تائید^۲ و خزش^۳ مشخص می‌گردد. علاوه بر این آزمایش خزش کوتاه مدت نیز به‌عنوان بخشی از آزمایش‌های کارایی و تائید انجام می‌شود. آزمایش تائید به‌عنوان یک آزمایش اصلی در اغلب پروژه‌ها بر روی اکثر انکرها انجام می‌شود. تعداد آزمایش‌های تائید و خزش در هر پروژه به موقت یا دائمی بودن انکرها و نوع زمین بستگی دارد. هر انکری با استفاده از یکی از روش‌های گفته شده در بالا آزمایش می‌شود. نتایج این آزمایش با معیارهای مشخصی مقایسه می‌شود تا بتوان در مورد کیفیت آن‌ها تصمیم‌گیری نمود.

پنج نوع آزمایش برای ارزیابی عملکرد انکرها و یک آزمایش جهت کنترل بار نهایی انکر وجود دارد که در ادامه هر یک از این آزمایش‌ها تشریح شده است.

الف) آزمایش کارایی

مطابق شکل ۴۳-۶ در این آزمایش مهارت تحت بارگذاری و باربرداری افزایشی قرار می‌گیرد. این آزمایش برای تائید ظرفیت انکر، بررسی رفتار بار- تغییر مکان و بررسی اندازه واقعی ناحیه بدون تزریق نسبت به فرض طراحی (باید بزرگ‌تر یا مساوی فرض طراحی باشد) انجام می‌شود. چنانچه انکر مورد آزمایش معیارهای پذیرش را ارضا کند، در بار طراحی مورد نظر قفل می‌شود، ولی در صورت عدم ارضای برخی از معیارهای موجود بسته به نتایج آزمایش ممکن است آزمایش‌ها دیگری لازم شود و یا اینکه در بار طراحی انکر و یا نحوه اجرای آن تجدید نظر شود. این آزمایش عموماً روی ۲ تا ۳ انکر اولیه و سپس روی حداقل ۲ درصد بقیه انکرها بر اساس توصیه FHWA-IF-99-015 پیرامون سیستم انکراژ انجام می‌شود (بسته به نتایج و شرایط ژئوتکنیکی این تعداد تغییر می‌کند).



شکل ۴۳-۶- نحوه اعمال بار در آزمایش عملکرد

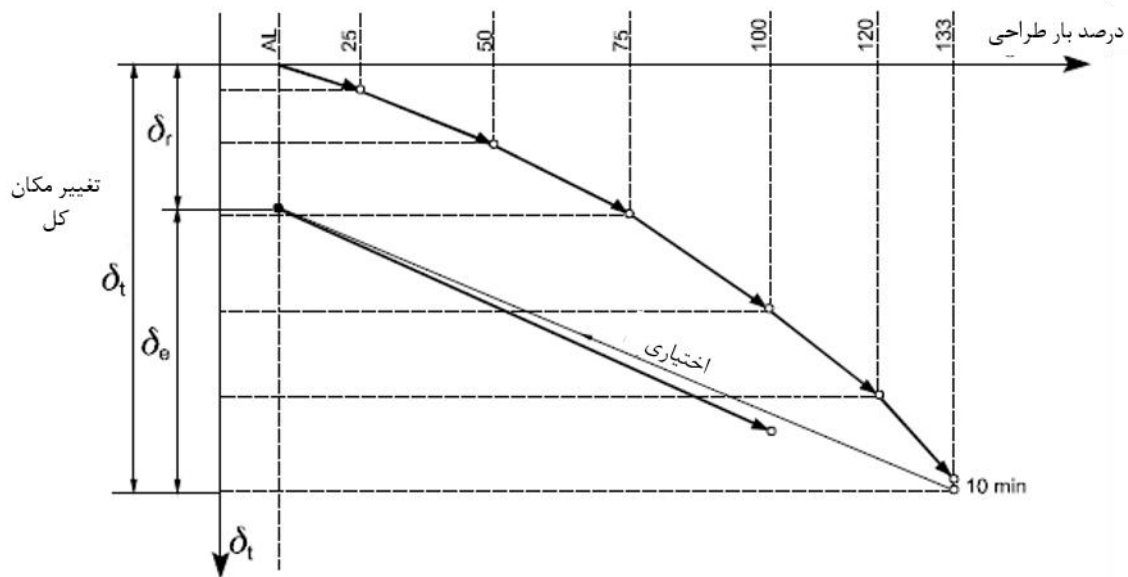
۱ Performance Tests

۲ Proof Tests

۳ Extended Creep Tests

ب) آزمایش تائید

همانند شکل ۴۴-۶ این آزمایش به صورت یک بارگذاری تدریجی و افزایشده است که در صورت نیاز، در انتهای آزمایش باربرداری نیز انجام می گردد. بزرگی بار اعمال شده توسط گیج فشار اندازه گیری می شود. این آزمایش به منظور ارزیابی کفایت آن دسته از انکرهایی انجام می شود که تحت آزمایش کارایی قرار نگرفته اند. اگر نتایج این آزمایش انحراف زیادی را نسبت به نتایج آزمایش های کارایی انجام شده نشان دهد، آزمایش کارایی مازادی برای انکر مجاور توصیه می شود.



شکل ۴۴-۶- نحوه اعمال بار در آزمایش تائید

ج) آزمایش خزش

طبق جدول ۱۶-۶ آزمون خزش به عنوان بخشی از آزمایش بار نهایی و یا آزمایش تائید انجام می گیرد. آزمون خزش شامل اندازه گیری جابجایی انکر تحت بار ثابت در یک دوره مشخص زمانی است. این آزمون انجام می شود تا اطمینان حاصل شود که بارهای طراحی انکر در سراسر دوره بهره برداری گود در مقدار مد نظر طراحی باقی خواهند بود. در آزمایش خزش بار ثابت در بازه زمانی خاص به مهار اعمال شده و جابجایی ها در بازه های زمانی ثبت می شود. سپس منحنی تغییر شکل در مقابل لگاریتم زمان ترسیم می شود و برای مقایسه با شاخص قابل قبول خزش استفاده می شود.

جدول ۱۶-۶- نحوه اعمال بار در آزمایش خزش

چرخه بارگذاری	حداکثر بار چرخه	دوره بررسی کل (دقیقه)	جابجایی ها در زمان های زیر اندازه گیری شدند (دقیقه)
۱	۰/۲۵DL	۱۰	۱،۲،۳،۴،۵،۶،۱۰
۲	۰/۵۰DL	۳۰	۱،۲،۳،۴،۵،۶،۱۰،۱۵،۲۰،۲۵،۳۰
۳	۰/۷۵DL	۳۰	۱،۲،۳،۴،۵،۶،۱۰،۱۵،۲۰،۲۵،۳۰
۴	۱/۰۰DL	۴۵	۱،۲،۳،۴،۵،۶،۱۰،۱۵،۲۰،۲۵،۳۰،۴۵
۵	۱/۲۰DL	۶۰	۱،۲،۳،۴،۵،۶،۱۰،۱۵،۲۰،۲۵،۳۰،۴۵،۶۰
۶	۱/۳۳DL	۳۰۰	۱،۲،۳،۴،۵،۶،۱۰،۱۵،۲۰،۲۵،۳۰،۴۵،۶۰،۳۰۰

(د) آزمایش برگشت^۱

هدف از انجام این آزمایش کنترل میزان بار موجود در انکرهای نصب شده پس از گذشت زمان کافی است. در این آزمایش، جک کشش انکر بر روی صفحه انکر مستقر شده و با بارگذاری جک، رشته‌های انکر کشیده می‌شوند تا زمانی که گوه‌های قفل کننده استرندها از صفحه گوه جدا شوند. لازم به ذکر است که جداسازی گوه از صفحه در زمانی اتفاق می‌افتد که نرخ بارگذاری جک پس از جهش‌های اولیه دچار کاهش می‌شود. میزان نیروی اندازه‌گیری شده در زمانی که گوه از صفحه جدا می‌شود می‌بایست اختلاف بیش از ۵ درصد با نیروی قفل‌شدگی نداشته باشد.

(ه) آزمایش بیرون کشیدگی انکر

این آزمایش برای دو انکر انجام می‌شود. البته در صورتی که محدودیت‌های مورد نظر ارضا نشود باید بر روی تعداد بیشتری انکر صورت پذیرد. این آزمایش به منظور ارزیابی نحوه عملکرد انکرها و بررسی ضریب اطمینان ناحیه تزریق انجام می‌شود. در این آزمایش انکرها به صورت مرحله‌ای تحت بارهای مشخصی کشیده می‌شوند تا به ۸۰ درصد مقاومت مشخصه حداقل برسند یا گسیخته شوند.

۶-۴-۲- آزمایش عملکرد

الف- انجام آزمایش

پس از نصب جک بر روی انکر مطابق مشخصات فنی، بار لازم برای نصب و تنظیم جابجایی‌ها اعمال می‌شود و میزان این بار قرائت می‌شود. میزان این بار باید کمتر از ۵ درصد بار طراحی باشد. بعد از اعمال بار تنظیم (بار اعمال شده به منظور جابجایی صحیح لوازم آزمایش)، لازم است تا زمان تثبیت جابجایی بار نگه داشته شده و پس از آن گیج‌های نصب شده صفر شوند. سپس بارگذاری و قرائت جابه‌جایی‌ها به ترتیب زیر انجام می‌شود.

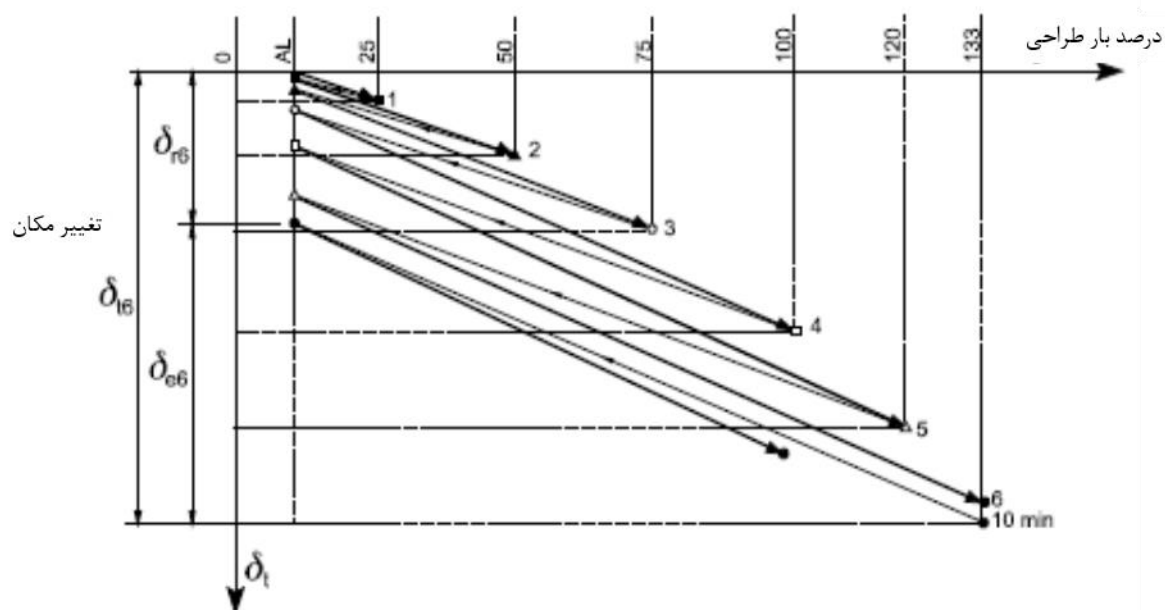
- ۱) صفر کردن گیج‌های اندازه‌گیری تغییر مکان
- ۲) اعمال بار تا ۲۵ درصد بار طراحی
- ۳) قرائت تغییر مکان کلی به وجود آمده بر اثر بارگذاری
- ۴) باربرداری تا برگشت به بار تنظیم
- ۵) قرائت تغییر شکل پلاستیک پس از باربرداری
- ۶) تکرار مراحل ۳ تا ۶ برای بارگذاری و باربرداری تا ۵۰، ۷۵، ۱۰۰ و ۱۲۰ و ۱۳۳ درصد بار طراحی (شکل ۶-۴۵)
- ۷) در مرحله آخر و پس از بارگذاری تا بار نهایی، بار به مدت ۱۰ دقیقه ثابت نگهداری می‌شود و تغییر شکل‌های به وجود آمده در هر دقیقه قرائت می‌شود.
- ۸) باربرداری تا برگشت به بار تنظیم

^۱ Lift-off Test

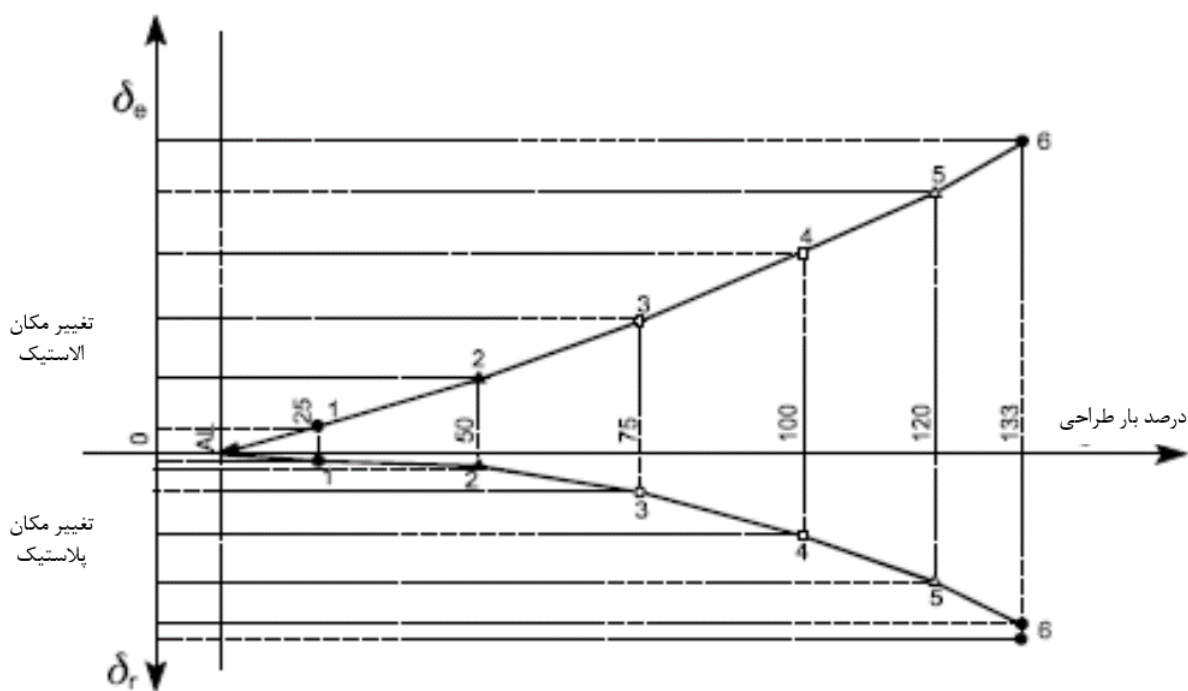
۹) قرائت تغییر شکل پلاستیک پس از باربرداری

۱۰) بارگذاری مجدد تا رسیدن به پیش تنیدگی مورد نظر و قفل کردن انکر

۱۱) نتایج آزمایش می تواند به صورت گراف تغییرات تغییر شکل الاستیک و پلاستیک در مقابل بار وارده رسم می شود (شکل ۶-۴۶).



شکل ۶-۴۵- نحوه بارگذاری برای آزمایش کارایی



شکل ۶-۴۶- تغییرات تغییر شکل الاستیک و پلاستیک در مقابل بار وارده برای آزمایش کارایی

ب- معیارهای پذیرش آزمایش کارایی

انکر وقتی قابل پذیرش است که در آزمایش‌ها فوق معیارهای خزش و تغییر شکل‌های الاستیک ارضا شوند. در غیر اینصورت باید در یک بار کمتر (که عموماً در حدود ۵۰ درصد بار طراحی انتخاب می‌شود) قفل شود. در این حالت راهکارهایی مثل افزایش تعداد انکرها می‌تواند به کار گرفته شود.

• معیار پذیرش بر حسب خزش

تغییر شکل به وجود آمده بین دقایق ۱ تا ۱۰ در مرحله آخر بارگذاری باید از ۱ میلی‌متر کمتر باشد. در غیر این صورت بارگذاری تا ۶۰ دقیقه باید ادامه پیدا کند و آنگاه تغییر شکل به وجود آمده بین ۶ تا ۶۰ دقیقه باید از ۲ میلی‌متر کمتر باشد.

• معیار پذیرش بر حسب تغییر شکل الاستیک

بر اساس این معیار، مقدار طول آزاد ظاهری^۱ بر اساس نتیجه آزمایش باید از یک مقدار حداقل بیشتر باشد. مقدار طول آزاد ظاهری به صورت زیر تعریف می‌شود:

$$L_a = \frac{A_t E_s \delta_e}{109P} \quad (۶۸-۶)$$

L_a : طول آزاد ظاهری (m)

A_t : مساحت تاندون (m^2)

E_s : مدول الاستیسیته تاندون (kPa)

δ_e : تغییر شکل الاستیک بر اثر بار آزمایش (m)

P : اختلاف نیروی بین بار آزمایش و بار تنظیم (kN)

مقدار حداقل طول آزاد ظاهری برابر با طول جک مورد استفاده به اضافه ۸۰ درصد طول غیردرگیر طراحی است. اگر معیار فوق جواب ندهد، دو بار از بار تنظیم تا بار آزمایش بارگذاری و باربرداری شده و آنگاه معیار فوق مجدداً چک می‌شود.

۶-۷- ملاحظات طراحی شاتکریت در فضاهای تونلی

شاتکریت (بتن پاشیده) را می‌توان به‌عنوان بتن یا ملاتی که از طریق شیلنگ‌های لاستیکی و با استفاده از هوای فشرده و با سرعت زیاد به سطح مورد نظر پاشیده می‌شود، تعریف کرد.

بسته به مواد اولیه و نحوه اجرا، شاتکریت به دو روش خشک و تر اجرا می‌گردد. در روش خشک مصالح به‌صورت خشک با یکدیگر مخلوط شده و در هنگام پاشیدن روی سطح کار توسط نازل آب اضافه می‌شود. در روش تر، ابتدا سنگدانه‌ها، سیمان و آب را باهم مخلوط می‌کنند تا ملات یا بتن با اسلامپ پایین بدست آید. سپس بتن با اسلامپ پایین به داخل

^۱ Apparent Free Length

پمپ شاتکریت ریخته می‌شود و پس از عبور لوله انتقال به سرنازل رسیده و از آنجا به سطح کار پاشیده می‌شود.

۶-۷-۱- تحلیل و طراحی شاتکریت

مهم‌ترین مسئله در طراحی سیستم نگهداری و خصوصاً پوشش شاتکریتی، تعیین بار زمین، زمان نصب سیستم نگهداری و نحوه اندرکنش بین سازه - زمین است. هنر تونل سازی این است که تا حد ممکن است از مقاومت خود زمین برای نگهداری تونل استفاده نمود تا میزان بار تحمل شده توسط سازه به حداقل برسد.

بنابراین طراحان موظف‌اند تجزیه و تحلیل‌های کافی را انجام دهند تا درک جامعی از اندرکنش زمین - سازه را بدست آورند. طراحان در این فرایند از روش‌های مختلف طراحی استفاده می‌کنند. روش‌های طراحی شامل روش‌های تجربی، تحلیلی و عددی است.

روش‌های تجربی بر اساس تجربه‌های متعدد حاصل از پروژه‌های مختلف و تعیین پارامترهای مؤثر پایه‌گذاری شده‌اند. به منظور استفاده از این روش‌ها می‌توان به آیین‌نامه‌های معتبر مراجعه کرد. استفاده از این روش‌ها به‌عنوان تخمین اولیه مجاز است.

روش‌های عددی عموماً به‌صورت مدل‌سازی در محیط‌های پیوسته با نرم‌افزارهای مدل‌سازی است. به منظور به دست آوردن مقدار جابه‌جایی‌ها و تنش‌های موجود در اطراف یک فضای زیرزمینی، لازم است تا تغییرات هندسی در جبهه کار، مراحل حفاری و روند نصب سیستم‌های نگهداری در یک مدل عددی در نظر گرفته شود. همچنین با استفاده از روش‌های عددی و برداشت‌های ابزار دقیق نیز می‌توان منحنی پاسخ زمین و سیستم نگهداری را برای فضایی با هر شکل سطح مقطع، به دست آورد.

اگر از مدل‌سازی دوبعدی برای شبیه‌سازی ساخت تونل استفاده شود، بایستی پیش از نصب سیستم نگهداری، ضریب ترخیص تنش متناظر با گام پیشروی در مدل‌سازی اعمال شود. بعد از اعمال ترخیص تنش، بایستی سیستم نگهداری پیشنهادی را در مدل‌سازی اعمال نمود.

در صورت نیاز به تدقیق نشست‌های سطحی زمین و ملاحظات پایداری در طراحی شاتکریت تونل‌ها، می‌توان از مقاومت وابسته به زمان شاتکریت استفاده گردد. شاتکریت در لحظات اولیه نصب، از سن و مقاومت پایین‌تری نسبت به مقاومت نهایی طراحی خود برخوردار است، لذا در مدل‌های دوبعدی بایستی بعد از اعمال ترخیص تنش، از مقاومت اولیه شاتکریت در مدل‌سازی استفاده نمود. اساساً با توجه به تقریبی بودن ضریب ترخیص تنش پیشنهاد می‌گردد مقاومت وابسته به زمان شاتکریت در مدل‌سازی سه بعدی اعمال گردد. در مدل‌سازی سه بعدی هنگامی که جبهه کار پیشروی می‌کند، مقاومت شاتکریت نصب شده نیز افزایش می‌یابد و با دور شدن جبهه کار، شاتکریت به طور کامل تحت بار زمین قرار می‌گیرد. لذا مدول الاستیسیته استفاده شده برای مدل‌سازی عددی سه بعدی شاتکریت، می‌تواند متناسب با میزان پیشروی جبهه کار باشد.

روش‌های تحلیلی اگرچه دارای محدودیت‌هایی (از قبیل فرض کرنش صفحه‌ای، شرایط بارگذاری خاص، دایره‌ای بودن تونل و...) هستند، با این وجود دارای مشخصه‌های جالبی از قبیل ساده بودن و توانایی ارائه مکانیزم اندرکنش زمین-سیستم نگهداری هستند. همچنین یکی از مزیت‌های این روش این است که یک دید کلی را برای طراحی بدست می‌دهند. روش‌ها و روابط تحلیلی متعددی جهت حل مسئله تعادل بین زمین حفاری شده و سیستم نگهداری وجود دارند که از میان آن‌ها، روش همگرایی-محدودیت^۱ (CCM) یک ابزار تئوری مناسب و ساده شده برای حل مسائل سه‌بعدی اندرکنش میان زمین و سیستم نگهداری است.

۶-۷-۱- روش همگرایی-محدودیت

مبنای این روش بر اساس تغییر شکل محیط پس از حفر تونل است. بر اساس روابط موجود در دو بخش الاستیک و پلاستیک، می‌توان پاسخ زمین نسبت به حفر تونل را به کمک این روش سنجید. در روش همگرایی-محدودیت از سه نمودار اساسی شامل منحنی پاسخ زمین^۲ (GRC)، پروفیل تغییر شکل طولی تونل^۳ (LDP) و منحنی خصوصیت سیستم نگهداری^۴ (SCC) استفاده می‌شود. دو منحنی ابتدایی در روش‌های عددی نیز کاربرد داشته و بر اساس روش‌های عددی نیز قابل محاسبه هستند.

• منحنی پاسخ زمین (GRC)

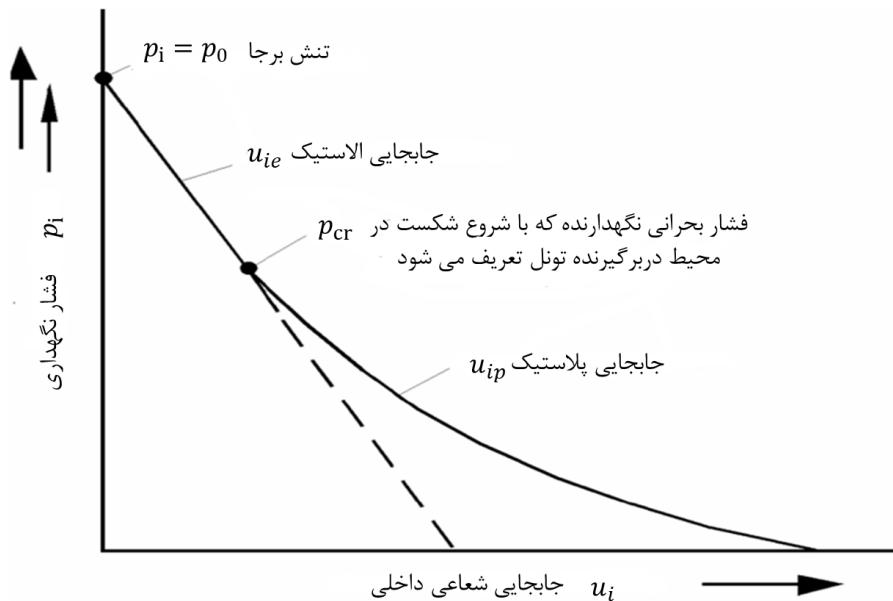
منحنی پاسخ زمین در واقع یک مفهوم برای نشان دادن ارتباط بین زمین و سیستم نگهداری است. فرض شود که فشار نگهداری (p_i)، معادل با فشار برجا (p_0) بلافاصله پس از حفر تونل به دیواره‌ها وارد شود. در این مورد وضعیت تنش در اطراف تونل همانند حالت قبل از حفر تونل است، لذا هیچ تغییر شکلی رخ نمی‌دهد. حال با کم کردن مقدار این فشار به صورت پلکانی، جابه‌جایی متناسب با هر فشار جدید در هر مرحله رخ می‌دهد. اگر میزان فشار شعاعی وارد بر دیواره تونل که توسط سیستم نگهداری تأمین می‌شود، بیشتر از فشار بحرانی باشد (p_{cr})، رفتار محیط در برگرنده تونل، الاستیک است. زمانی که $p_i < p_{cr}$ باشد، محیط وارد بخش پلاستیک خود خواهد شد و زمین اطراف تونل تا شعاع مشخصی که شعاع پلاستیک (r_p) نامیده می‌شود، دچار شکست می‌شود. بیشترین جابه‌جایی و شعاع ناحیه پلاستیک، زمانی رخ می‌دهد که میزان فشار شعاعی وارد بر دیواره تونل، برابر با صفر باشد.

۱ Convergence-Confinement Method

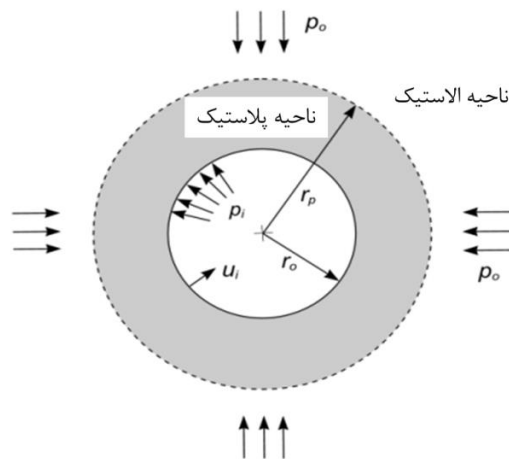
۲ Ground Reaction Curve

۳ Longitudinal Deformation Profile

۴ Support Characteristic Curve



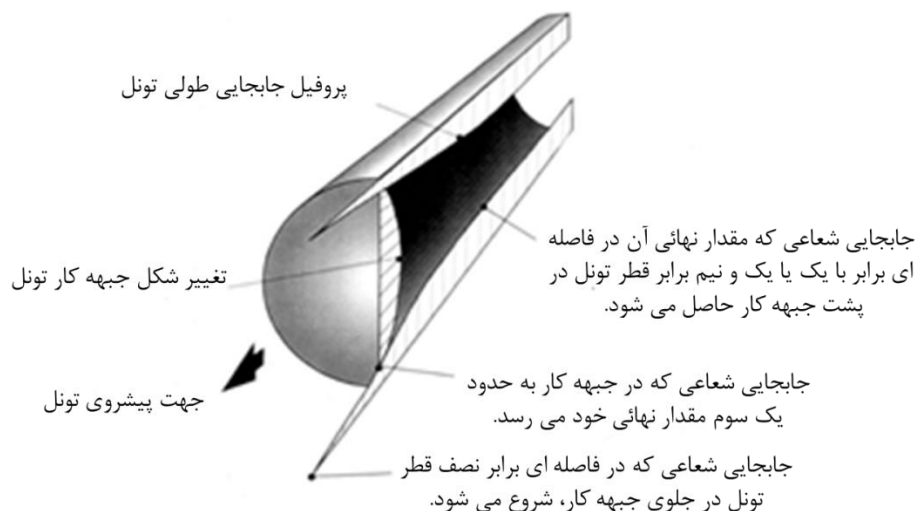
شکل ۶-۴۷- منحنی پاسخ زمین (GRC) و ارتباط آن با فشار سیستم نگهداری (P_i).



شکل ۶-۴۸- ناحیه پلاستیک اطراف تونل دایروی و تحت تأثیر تنش بر جای هیدرواستاتیک.

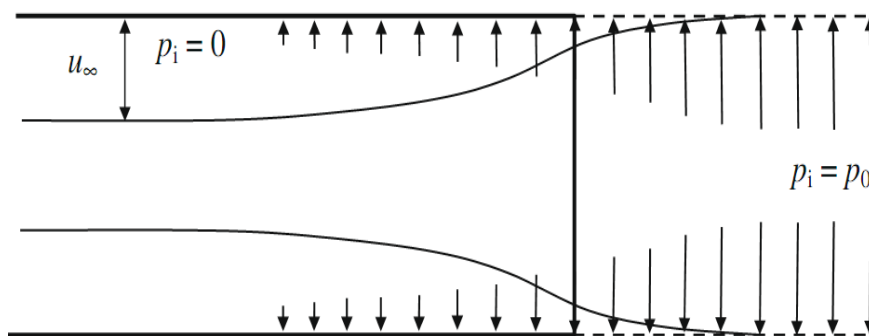
• پروفیل تغییر شکل طولی تونل (LDP)

نقطه شروع در روش اندرکنش سازه-زمین، تشریح تغییر شکل‌های رخ داده در نزدیکی جبهه کار تونل هنگام پیشروی، برای یک تونل بدون نگهداری است. اگر نقطه‌ای روی سقف تونل در حال حفاری در نظر گرفته شود، کاملاً واضح است که جابجایی‌های شعاعی آن هنگامی که جبهه کار به آن نزدیک می‌شود، افزایش می‌یابد. این جابه‌جایی از فاصله‌ای حدود نصف قطر تونل جلوتر از جبهه کار شروع می‌شود. با پیشروی جبهه کار و نزدیک شدن آن به نقطه اندازه‌گیری، جابه‌جایی به تدریج افزایش می‌یابد و هنگامی که جبهه کار تونل منطبق بر نقطه اندازه‌گیری باشد، جابه‌جایی شعاعی حدود یک سوم حداکثر مقدار آن است. جابه‌جایی حداکثر زمانی رخ می‌دهد که جبهه کار حدود یک و نیم برابر قطر از نقطه اندازه‌گیری گذشته باشد.



شکل ۶-۴۹- الگوی جابه‌جایی شعاعی برای یک تونل در حال پیشروی

جابجایی شعاعی از جلوی جبهه کار شروع شده و تا زمانی که فاصله از جبهه کار زیاد نشود، بیشینه آن رخ نمی‌دهد. در واقعیت در نزدیکی جبهه کار و درست بر روی مرز تونل، فشار شعاعی در حالت بدون نگهداری، برابر با صفر بوده، اما مقدار جابه‌جایی هنوز به بیشینه خود نرسیده است. در واقع برای تونل بدون نگهداری، جبهه کار تونل به‌عنوان یک نگهدارنده ظاهری عمل نموده و فشار نگهدارنده ظاهری، زمان پایداری کافی را تا زمان نصب سیستم نگهدارنده واقعی در تونل ایجاد می‌نماید. وقتی جبهه کار به حد کافی دور شده و این اثر حذف شود، جابه‌جایی بیشینه رخ خواهد داد.



شکل ۶-۵۰- مقطع طولی از توزیع فشار شعاعی و جابجایی‌ها در داخل تونل

در جدول ۶-۱۷ روابط تحلیلی پیشنهادی برای تعیین منحنی LDP ارائه شده است. لازم به توضیح است عمده روابط ارائه شده در محیط‌های سنگی اعتبار داشته و توصیه می‌گردد برای محیط‌های خاکی از مدل‌سازی‌های عددی با قضاوت مهندسی استفاده گردد.

جدول ۶-۱۷- روابط تحلیلی برای بدست آوردن منحنی LDP

مدل رفتاری	رابطه تحلیلی	مرجع
الاستو پلاستیک	$\frac{u_r}{u_{max}} = 0.28 + 0.72 \left[1 - \left(\frac{0.84}{0.84 + \frac{x}{R}} \right)^2 \right]$	Panet and Guenot (1982)
الاستیک	$\frac{u_r}{u_{max}} = 0.29 + 0.71 \left[1 - \left(-1.5 \left(\frac{x}{R} \right) \right)^{0.7} \right]$	Corbeta et al. (1991)
الاستیک	$\frac{u_r}{u_{max}} = 0.25 + 0.75 \left[1 - \left(\frac{0.75}{0.25 + \frac{x}{R}} \right)^2 \right]$	Panet (1993,1995)
الاستو پلاستیک	$\frac{u_r}{u_{max}} = \left[1 + \exp \left(\frac{-\frac{x}{R}}{1.1} \right)^{-1.7} \right]$	Chern et al. (1998)
الاستیک	$\frac{u_r}{u_{max}} = \frac{u_0}{u_{max}} + A_a \left(1 - e^{B_a \left(\frac{x}{R} \right)} \right), \quad x/R < 0$ $\frac{u_r}{u_{max}} = \frac{u_0}{u_{max}} + A_b \left(1 - \left(B_b + \left(\frac{x}{R} \right)^2 \right) \right), \quad x/R > 0$ $\frac{u_0}{u_{max}} = 0.229 + 0.19, \quad x/R = 0$ $A_a = -0.229 + 0.19 \quad B_a = 0.739 + 0.81$ $A_b = -0.229 + 0.81 \quad B_b = 0.399 + 0.65$	Unlu and Gercek (2003)
الاستو پلاستیک	$\frac{u_r}{u_{max}} = \frac{u_0}{u_{max}} e^{\frac{x}{R_T}}, \quad x/R_T < 0$ $\frac{u_r}{u_{max}} = 1 - \left(1 - \frac{u_0}{u_{max}} \right) e^{\left(\frac{-2x}{R_T} \right) \left(\frac{2R_p}{R_T} \right)}, \quad x/R_T > 0$ $\frac{u_0}{u_{max}} = \frac{1}{3} e^{-0.15 \left(\frac{R_p}{R_T} \right)}, \quad x/R_T = 0$	Vlachopoulos and Diederichs (2009)

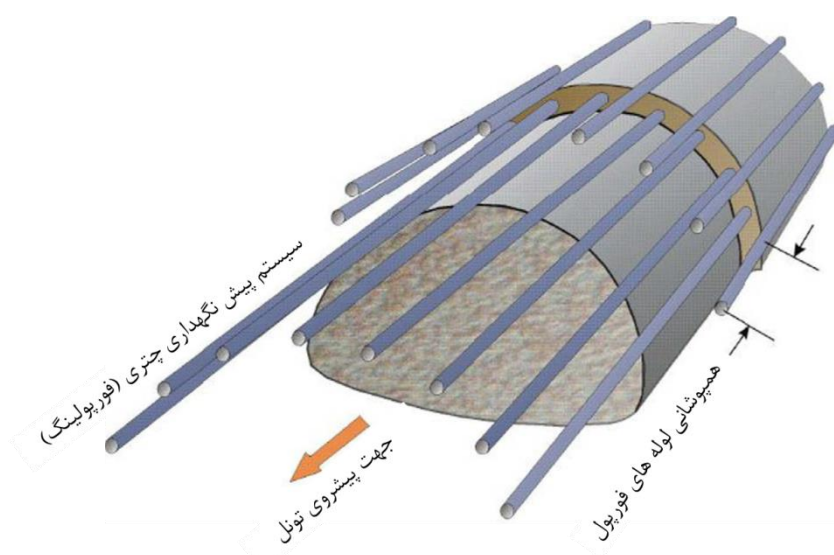
۶-۸ - ملاحظات طراحی فورپول در فضاهای تونلی

فورپولینگ از جمله روش‌ها و اقدامات مؤثر جهت کنترل نشست ناشی از حفاری تونل و کمک به پایداری سازی زمین است. در میان روش‌های متعدد پایداری سازی تونل، روش فورپولینگ به منظور افزایش پایداری تونل، کنترل نشست و تغییر

شکل‌ها و جلوگیری از آسیب‌های وارده به سازه‌های مجاور در سطح زمین کاربرد و موفقیت چشمگیری داشته است. از فورپولینگ برای تأمین اهداف زیر استفاده می‌شود:

- افزایش زمان خود ایستایی زمین به وسیله جلوگیری از سست شدگی آبی خاک و ناپایداری ناگهانی آن در جبهه کار و اطراف تونل.
- کنترل و محدود کردن گسیختگی‌های پیرامون تونل
- کاهش نیروهای وارده در جبهه کار تونل و افزایش میزان پایداری آن
- کاهش جابجایی‌های زمین و نشست‌های سطحی

در این روش، قبل از آغاز عملیات حفاری تونل، تعدادی لوله (با قطر کمتر از ۲۰۰ میلی‌متر) با زاویه‌ای مشخص نسبت به راستای طولی تونل در بالای تاج آن نصب می‌گردند (شکل ۶-۵۱). پس از نصب لوله‌ها، عملیات تزریق آغاز شده که در اثر تزریق دوغاب سیمان درون لوله‌ها و نفوذ آن از طریق منافذ ایجاد شده بر روی لوله به داخل خاک مجاور تونل، ناحیه‌ای تقویت یافته با مشخصات ژئوتکنیکی بالا متشکل از دوغاب و خاک به نام سویلکریت^۱ تشکیل می‌شود. پس از گیرش دوغاب، عملیات حفاری تونل آغاز شده و با نصب سیستم نگهدارنده اولیه تونل پس از هر گام حفاری، حفاری تا محل شروع همپوشانی لوله‌ها ادامه یافته و با نصب گام بعدی لوله‌ها مجدداً حفاری ادامه می‌یابد؛ بدین ترتیب عملیات حفاری در این حالت به دلیل وجود چتر مسلح بالای تاج تونل با افزایش پایداری خاک اطراف آن و کاهش میزان نشست‌های ناشی از حفاری تونل همراه خواهد شد که اجازه حفاری ایمن را حتی در شرایط نامساعد زمین می‌دهد. این روش با نام‌های دیگری از قبیل لوله رانی چتری^۲ نیز شناخته می‌شود.

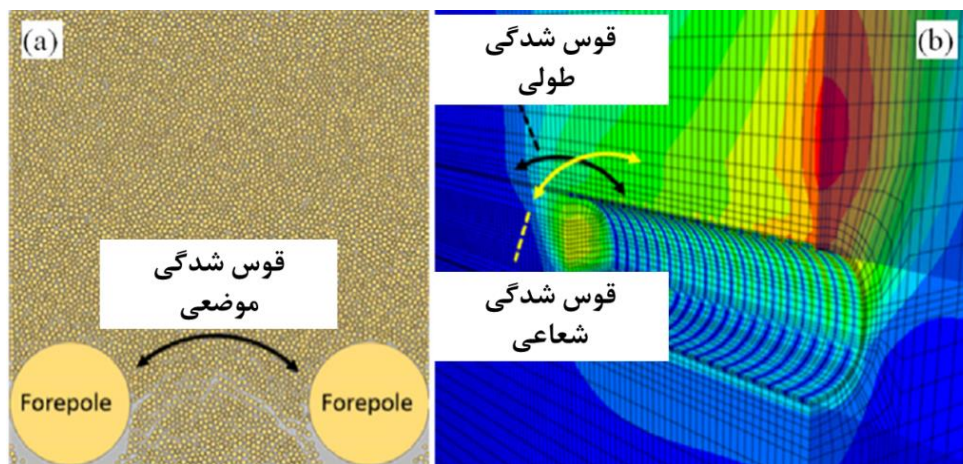


شکل ۶-۵۱- حفاری مرحله‌ای به همراه اجرای فورپولینگ.

^۱ - Soilcrete

^۲ Pipe Umbrella (Pipe Roof)

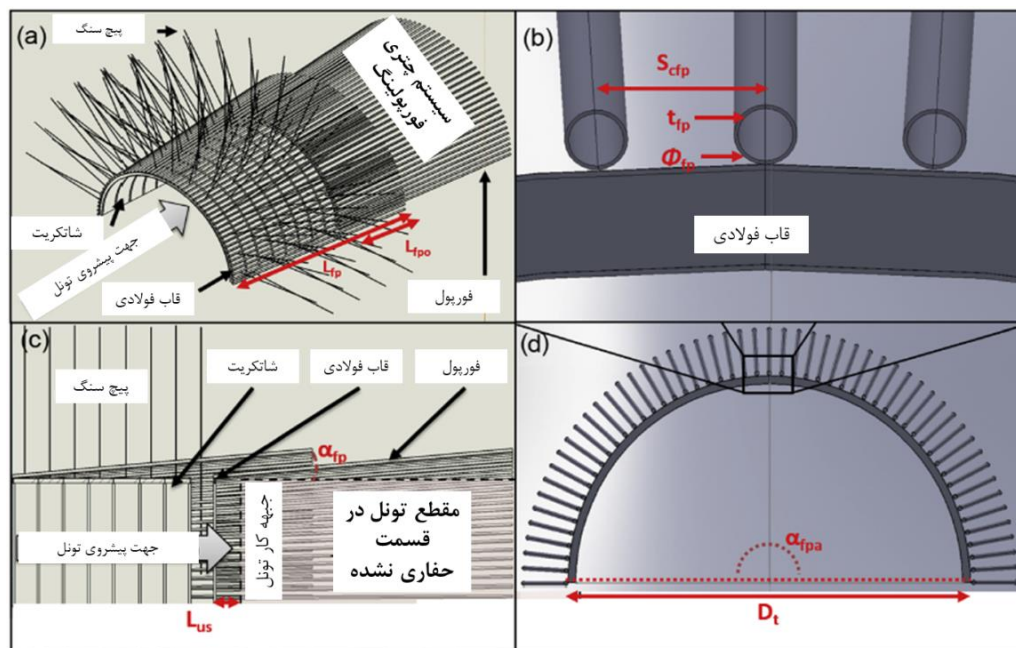
مکانیزم نگهداری با تکنیک فورپولینگ به دلیل به وجود آوردن زون مسلح قوسی در دو راستای طولی و عرضی، توانایی پایداری و کاهش جابجایی‌ها را دارد. در جهت طولی بار قسمتی که به تازگی حفاری شده توسط یک تیر که یک سر آن در زمین و سر دیگر بر روی سیستم نگهداری قرار گرفته، وارد می‌شود و در جهت عرضی، ناحیه مسلح قوسی شکل، بار زمین را تحمل می‌نماید. اندازه‌گیری‌ها و تجربیات مختلف نیز بیانگر آن بوده‌اند که این روش، جابجایی را در تاج و همچنین بارهای پوشش را کاهش داده و در نتیجه پایداری جبهه کار افزایش یافته و از صدمه به سازه‌های مجاور جلوگیری می‌کند.



شکل ۶-۵۲- ایجاد و تقویت قوس شدگی با استفاده از سیستم پیش نگهداری فورپولینگ: (a) قوس شدگی موضعی مابین لوله‌های فورپولینگ، (b) قوس شدگی طولی و شعاعی به ترتیب در پیش‌روی جبهه کار حفاری و در مقطع عرضی.

۶-۸-۱- پارامترهای طراحی فورپولینگ

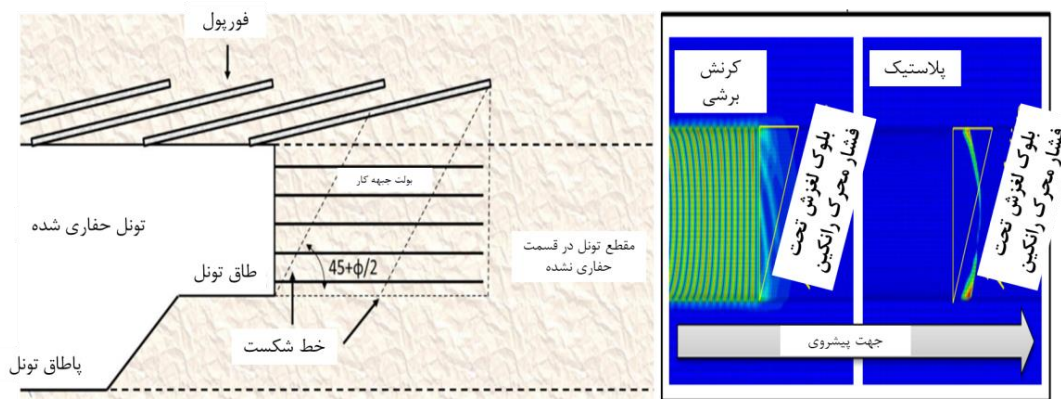
در شکل ۶-۵۳ پارامترهای طراحی فورپولینگ نشان داده شده است.



شکل ۶-۵۳- جزئیات مربوط به سیستم فورپولینگ: (الف) طرح کلی سیستم نگهداری و پیش نگهداری فورپولینگ L_{fp} طول فورپولینگ، L_{fpo} طول همپوشانی فورپولینگ، (ب) بزرگنمایی تصویر (د) S_{ctp} فاصله مرکز تا مرکز لوله‌های فورپولینگ، t_{tp} ضخامت لوله فورپولینگ، D_{tp} قطر خارجی لوله‌های فورپولینگ، (ج) مقطع طولی تونل α_{fpa} زاویه نصب لوله‌های فورپولینگ، L_{US} طول دهانه بدون نگهداری، (د) مقطع عرضی تونل D_t قطر تونل و α_{fpa} زاویه پوشش سیستم فورپولینگ.

این پارامترها به شرح ذیل است:

- طول فورپولینگ (L_{fp}):** طول فورپولینگ بایستی به گونه‌ای باشد تا پایداری جبهه کار را تأمین نموده و بزرگ‌تر از ارتفاع حفاری، قاعده زون ریزشی بالقوه در محدوده جبهه کار و ناحیه پلاستیک جلوی جبهه کار باشد. این طول را نمی‌توان فقط با استفاده از روش‌های عددی بدست آورد، زیرا عوامل متعدد ژئومکانیکی دیگری به همراه ملاحظات اقتصادی، دقت حفاری و تجهیزات بر انتخاب طول لوله فورپولینگ مؤثر است.



شکل ۶-۵۴- نمایی از زون بالقوه ریزشی و ناحیه پلاستیک در جلوی جبهه کار و ارتباط آن با طول فورپولینگ.

- **طول همپوشانی فورپولینگ (Lfpo):** ایجاد همپوشانی جهت انتقال مؤثرتر تنش‌ها و تضمین پایداری سیستم فورپولینگ و زمین ضروری است. به طور معمول همپوشانی فورپولینگ از صفر تا نصف طول فورپولینگ متغیر است. نتایج تحلیل‌های عددی به همراه بررسی سازه‌ای از ظرفیت باربری لوله‌های فورپول تحت بار زمین، این طول را تعیین می‌کند.
- **فاصله‌داری لوله‌های فورپولینگ (Scfp):** تعیین فاصله بهینه مابین لوله‌های فورپولینگ از منظر ایجاد قوس شدگی موضعی دارای اهمیت است. به‌طور معمول فاصله‌داری مرکز به مرکز برای فورپولینگ بین ۳۰۰ الی ۶۰۰ میلی‌متر است. میزان این فاصله بسته به میزان نیاز به ایجاد اثر قوس شدگی موضعی بین لوله‌ها تعیین می‌شود. این فاصله با توجه به ملاحظات اجرایی و نتایج تحلیل‌ها مشخص خواهد شد.
- **قطر و ضخامت لوله فورپولینگ (Dfp و tfp):** قطر خارجی لوله‌های فورپولینگ از ۶۰ تا ۲۰۰ میلی‌متر متغیر است، درحالی‌که ضخامت لوله‌ها از ۴ الی ۲۵ میلی‌متر است و با استفاده از مدل‌سازی عددی و تحلیل‌های سازه‌ای، می‌توان ابعاد بهینه لوله‌های فورپولینگ را تعیین نمود.
- **زاویه نصب فورپولینگ (α_{fp}) و طول دهانه بدون نگهداری (LUS):** تا آنجا که از نظر اجرایی امکان‌پذیر است، لوله‌های فورپولینگ با حداقل زاویه نصب خواهند شد. زاویه نصب فورپولینگ به‌طور معمول بین ۳ تا ۸ درجه نسب به محور تونل است. در صورت نصب لوله‌های فورپولینگ با زاویه زیاد و نیز در صورت وقوع ریزش زمین زیر لوله فورپولینگ، پروفیل حفاری به‌صورت دندان اره‌ای درآمده که این امر موجب افزایش مقطع حفاری و نیز افزایش حجم سیستم نگهداری اولیه و هزینه‌های مربوط به آن خواهد شد. پارامتر LUS نیز بر اساس فاصله‌داری قاب‌های فولادی در سیستم نگهداری و پایداری جبهه کار حفاری تعیین می‌شود.
- **زاویه پوشش سیستم فورپولینگ (α_{fpa}):** در صورتی که هدف از اجرای فورپولینگ منحصراً جلوگیری از ریزش‌های ثقلی و ایجاد محیط امن در جبهه کار حفاری باشد، سیستم فورپولینگ در محدوده تاج تونل ($\alpha \approx 120^\circ$) اجرا خواهد شد. در شرایطی که هدف کنترل نشست‌های سطحی باشد، سیستم فورپولینگ با زاویه پوشش 18° درجه در بالای جبهه کار حفاری اجرا خواهد شد. به‌طور معمول زاویه 12° درجه به‌عنوان زاویه بهینه برای سنگ‌هوازده و زاویه 18° درجه را برای خاک پیشنهاد می‌شود. هرچند ممکن است تحلیل‌های عددی کفایت زاویه 12° درجه در خاک را نشان دهد. بررسی‌های به عمل آمده حاکی از آن است که با افزایش زاویه پوشش سیستم فورپولینگ، تمرکز تنش در دیواره‌های تونل به زیر تونل انتقال داده شده که این امر کاهش همگرایی و جابجایی‌ها را به دنبال خواهد داشت. تعیین زاویه بهینه برای پوشش فورپولینگ، بستگی به نتایج تحلیل‌های عددی دارد.

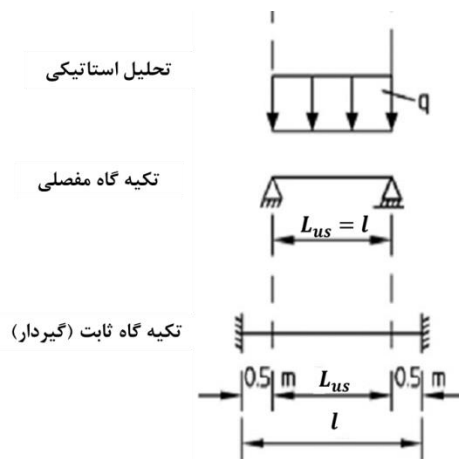
۶-۸-۲- طراحی فورپولینگ

۶-۸-۲-۱- روش تحلیلی

فورپولینگ بر روی دو تکیه‌گاه، یکی در داخل زمین و جلوی جبهه کار و دیگری بر روی سیستم نگهداری و در پشت جبهه کار، قرار می‌گیرد. لوله‌های فورپول بایستی بار زمین (q) را در بخش بدون نگهداری، تحمل کنند. از دیدگاه طراحی سازه‌ای و بر مبنای شرایط تکیه‌گاهی، برای طراحی لوله‌ها بحرانی‌ترین حالات زیر را باید در نظر گرفت:

(۱) طراحی در حالت لحاظ شدن تکیه‌گاه‌های دو سر ساده

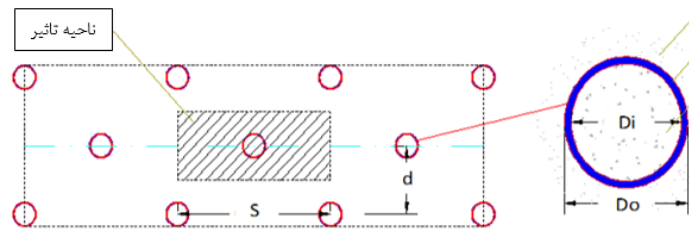
(۲) طراحی در حالت لحاظ شدن تکیه‌گاه گیردار.



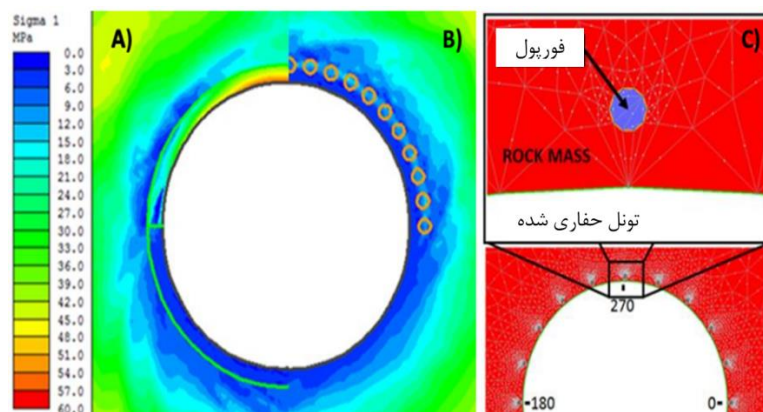
شکل ۶-۵۵- طراحی سازه‌ای سیستم فورپولینگ.

۶-۸-۲-۲- روش عددی

- **مدل‌سازی عددی دوبعدی (2D):** در مدل‌سازی عددی دوبعدی دو استراتژی وجود دارد. در استراتژی اول، زون فورپولینگ به‌صورت همگن و با خواص معادل مدل‌سازی می‌شود. در استراتژی دوم، لوله‌های فورپولینگ به‌طور صریح در مدل در نظر گرفته می‌شود. در مدل‌های نوع اول، اثر قوس شدگی شعاعی تنش در اطراف و خارج از محدوده معادل‌سازی شده فورپولینگ نشان داده می‌شود، در حالی که نمی‌توان اثر قوس شدگی موضعی مابین لوله‌های فورپولینگ را نشان داد. در حالیکه در مدل‌های دوبعدی نوع دوم می‌توان اثر قوس شدگی موضعی مابین لوله‌های فورپولینگ را مشاهده کرد. به‌طور کلی در مدل‌های عددی دوبعدی نمی‌توان اثر قوس شدگی طولی را در نظر گرفت.



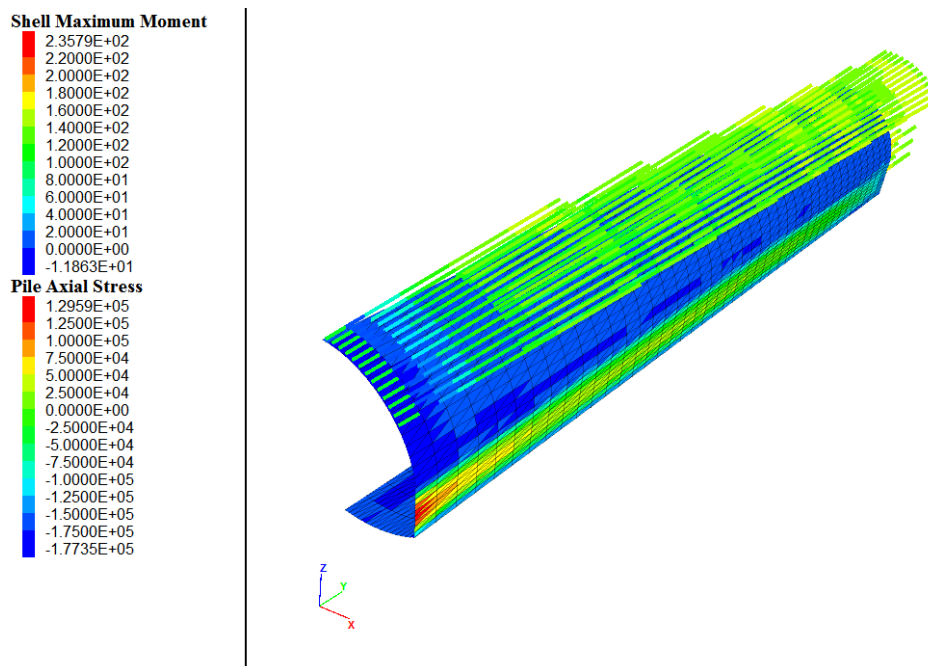
شکل ۶-۵۶- ناحیه تأثیر هر میله به منظور محاسبه خواص معادل زون فورپولینگ



شکل ۶-۵۷- مدل سازی فورپولینگ در مدل سازی دوبعدی (A) زون معادل فورپولینگ (B و C) مدل سازی مستقیم لوله های فورپولینگ.

پیشنهاد می شود مطابق شکل ۶-۵۶ از یک میانگین گیری وزنی برای خصوصیات ناحیه معادل (مانند مدول الاستیسیته، وزن و...) استفاده شده و اثر قوس شدگی بین فورپول ها را با روابط و ملاحظات دیگری در نظر گرفت.

- **مدل سازی عددی سه بعدی (3D):** برخلاف محدودیت های مدل سازی عددی دوبعدی، در مدل سازی های عددی سه بعدی می توان اثر قوس شدگی طولی، اثر جبهه کار حفاری و شبیه سازی کامل المان های سازه ای سیستم فورپولینگ را در نظر گرفت. به منظور سهولت در مدل سازی و تحلیل در مدل سه بعدی نیز به جای مدل سازی تک تک فورپول ها، مدل سازی زون فورپولینگ به صورت همگن و با خواص معادل مجاز است.



شکل ۶-۵۸- مدل سازی سه بعدی فورپولینگ با استفاده از المان‌های سازه‌ای

۹-۶- ملاحظات طراحی ریب

استفاده از سیستم شمع و ریب به عنوان سازه نگهدارنده، در ساخت سازه‌های زیرزمینی (ایستگاه و تونل) مجاز است. طراحی شمع می‌بایست با توجه به ملاحظات بخش ۶-۳ انجام گردد. ملاحظات زیر نیز در طراحی ریب می‌بایست رعایت گردد:

- ابعاد ریب می‌بایست با توجه به ابعاد انسانی و حفاری انتخاب گردد.
- استفاده از پاشنه ریب ضروری است.
- به تشخیص طراح می‌توان از اتصال پاشنه‌های ریب در طول ایستگاه خودداری کرد. هر چند در خاک‌های سست و ریزشی پیشنهاد می‌شود کلیه پاشنه‌های ریب به یکدیگر متصل گردند.
- در طراحی ریب، لازم به رعایت حداقل آرماتور اعضای بتنی (اعم از تیر و یا ستون) نیست و تعبیه میلگرد بر مبنای نیروهای بدست آمده از مدل سازی عددی و یا تجربی کفایت می‌کند. اما میلگردگذاری باید به ترتیبی باشد که در تمام طول ریب میلگرد بالا و پایین تعبیه شده باشد.
- بررسی پایداری حفاری خود ریب می‌بایست توسط طراح انجام گردد و در صورت نیاز برای حفر ریب پایداری موقت انجام شود.
- تعبیه آرماتور گونه طبق ضوابط آیین نامه بتن ایران (آبا) در ریب الزامی است.
- اطمینان از بتن ریزی صحیح ریب‌ها الزامی است. در صورت عدم بتن ریزی صحیح (معمولاً بعد از خاکبرداری مشخص می‌شود) ترمیم بتن ریب الزامی است.

- طراحی برشی ریب الزامی است. پیشنهاد می‌شود حداقل آرماتور برشی با قطر ۱۲ میلی‌متر و در فواصل ۴۰۰ میلی‌متر در کل طول ریب استفاده گردد.
- طراحی شاتکریت بین ریب‌ها، می‌تواند با توجه به ملاحظات بخش ۶-۳-۷ انجام گردد. همچنین بار طراحی می‌تواند از مدل‌سازی عددی تعیین گردد. به جای استفاده از روابط بخش ۶-۳-۷ طراح مجاز است با مدل‌سازی عددی حداقل دو ریب در جهت عرضی ایستگاه با المان مناسب (مانند کلاستر) و شاتکریت بین دو ریب با المان صفحه‌ای نیروهای طراحی را تعیین و میلگرد مناسب در شاتکریت تعبیه نماید.

فصل ۷

ملاحظات طراحی سازه اصلی

۷-۱- مقدمه

در این فصل ملاحظات عمومی مربوط به سازه اصلی ایستگاه‌های قطار شهری ارائه می‌گردد. جهت طراحی و کنترل پایداری سازه دیوارهای حائل به نشریه ۳۰۸ مراجعه شود.

بارگذاری سازه می‌بایست بر اساس مبانی فصل سوم و چهارم انجام گردد.

به منظور کنترل اثر زلزله در راستای طولی ایستگاه و یا تونل استفاده از درز سازه‌ای در فاصله‌های متناسب پیشنهاد می‌گردد. اگرچه با نظر طراح می‌توان تحلیل‌های دقیق لرزه‌ای در راستای طولی نیز انجام داد. تحلیل لرزه‌ای در راستای طولی نیز می‌تواند به وسیله روش‌های پیچیده چون تحلیل دینامیکی تاریخیچه زمانی غیرخطی، یا هر روش ساده شده بر اساس مراجع معتبر انجام گردد. همچنین نوع مدل‌سازی نیز می‌تواند شامل مدل‌سازی پیچیده ۳ بعدی و با در نظر گرفتن کلیه ویژگی‌های سازه و خاک و یا مدل‌سازی بر اساس تونل بر بستر ارتجاعی و یا هر روش ساده شده بر اساس مراجع معتبر باشد. جزئیات آب‌بندی درزها می‌بایست بر اساس نشریه مرتبط سازمان برنامه و بودجه کشور در نظر گرفته شود. سازه‌های زیرزمینی ایستگاه مترو عمدتاً به صورت بتنی طرح و اجرا می‌شوند. لذا مبنای اصلی طراحی سازه اصلی، آخرین ویرایش آیین‌نامه بتن ایران (آبا) است. در هر حال استفاده از آیین‌نامه ACI (آخرین ویرایش) نیز مجاز است. برای بخش فولادی نیز آخرین ویرایش مبحث دهم مقررات ملی ساختمان به عنوان مرجع اصلی طراحی است. در این بخش نیز استفاده از آیین‌نامه AISC (از ویرایش ۲۰۱۰ به بعد) مجاز است.

هدف از ارائه این بخش تعیین حداقل ضوابط برای ایستگاه‌های مترو است و باید در هماهنگی با سایر آیین‌نامه‌های موجود و به خصوص آیین‌نامه بتن ایران (آبا) در نظر گرفته شود.

پارامترها

علائمی که در این قسمت مورد استفاده قرار می‌گیرند به تبع آیین‌نامه بتن ایران به شرح زیر هستند:

علامت اختصاری	تعریف	واحد
A_{cv}	مساحت کل مقطع بتن احاطه شده در ضخامت جان و طول مقطع در راستای نیروی برشی در دیوارها، و مساحت کل مقطع بتن در دیافراگم‌ها که نباید از حاصل ضرب ضخامت دیافراگم در عرض آن فراتر رود.	mm^2
A_g	سطح مقطع ناخالص یک عضو بتنی. در یک مقطع مجوف فضای خالی منظور نمی‌شود.	mm^2
$A_{s,min}$	حداقل مساحت آرماتور کششی در خمشی	mm^2
A_{st}	مساحت کل آرماتور طولی	mm^2
A_v	مساحت آرماتور برشی در فاصله S	mm^2
$A_{v,min}$	حداقل مساحت آرماتور برشی در فاصله آرماتورگذاری عرضی S	mm^2
b_f	عرض مؤثر بال مقطع T شکل	mm
b_o	محیط مقطع بحرانی برای برش دو طرفه در دال‌ها و شالوده‌ها	mm
b_{slab}	عرض مؤثر دال مقاوم در برابر لنگر خمشی $\gamma_f M_{sc}$	mm
b_w	عرض جان تیر یا قطر در مقطع دایره‌ای	mm
b_1	بُعد مقطع بحرانی b_0 در راستای دهانه‌ای که در آن لنگرها تعیین می‌شوند	mm
b_2	بُعد مقطع بحرانی b_0 در راستای عمود بر b_1	mm
d	فاصله دورترین تار فشاری بتن از مرکز ثقل آرماتور کششی طولی	mm
d_b	قطر اسمی میلگرد یا مفتول	mm
f'_c	مقاومت فشاری مشخصه بتن	MPa
f_r	مدول گسیختگی بتن	MPa
f_y	مقاومت مشخصه تسلیم آرماتور	MPa
f_{yt}	مقاومت مشخصه تسلیم آرماتورهای عرضی	MPa
h	ضخامت، ارتفاع یا عمق کلی یک عضو	mm
h_w	ارتفاع کل دیوار از پای آن تا بالا، یا ارتفاع آزاد قطعه دیواری یا دیوار پایه مورد نظر	mm
I_g	ممان اینرسی مقطع کل بتن حول محور ثقل بدون در نظر گرفتن آرماتورها	mm^4

k	ضریب طول مؤثر در اعضای فشاری	-
l	طول دهانه تیر یا دال یک طرفه. طول آزاد طره	mm
l_a	طول مهار اضافی میلگرد فراتر از محور تکیه‌گاه یا نقطه عطف	mm
l_c	طولی عضو فشاری از مرکز به مرکز گره‌های انتهایی	mm
l_d	طول گیرایی کششی میلگرد آجدار، مفتول آجدار و مفتول‌های جوش شده آجدار یا ساده	mm
l_n	طول دهانه آزاد، اندازه‌گیری شده بر تا بر تکیه‌گاه‌ها	mm
l_u	طول مهار نشده ستون یا دیوار	mm
l_w	طول کل دیوار یا طول قطعه دیواری یا دیوار پایه در راستای نیروی برشی	mm
l_1	طول دهانه در راستایی که لنگرها تعیین می‌شود، اندازه‌گیری شده از فاصله مرکز تا مرکز تکیه‌گاه‌ها	mm
l_2	طول دهانه در راستای عمود بر l_1 ، اندازه‌گیری شده از فاصله مرکز تا مرکز تکیه‌گاه‌ها	mm
M_n	مقاومت خمشی اسمی مقطع	N.mm
M_{sc}	لنگر ضریب‌دار دال که ستون در گره اتصال در برابر آن مقاومت می‌کند	N.mm
M_u	لنگر ضریب‌دار در مقطع یک عضو	N.mm
N_u	نیروی محوری ضریب‌دار عمود بر مقطع که هم‌زمان با V_u یا T_u بر آن وارد می‌شود و در اعضای فشاری مثبت و در اعضای کششی منفی در نظر گرفته می‌شود.	N
P_n	مقاومت اسمی فشاری محوری عضو	N
P_o	مقاومت اسمی محوری عضو، بدون برون‌محوری	N
S	فاصله مرکز به مرکز میلگردهای طولی یا عرضی و مهارها	mm
S_w	فاصله آزاد بین جان‌های مجاور	mm
S_n	مقاومت اسمی خمشی، برشی، محوری، پیچشی یا اتکایی مقطع	-
T_n	مقاومت اسمی پیچشی مقطع	N.mm
T_u	لنگر ضریب‌دار پیچشی در مقطع	N.mm
U	مقاومت مورد نیاز عضو یا مقطع جهت مقابله با بارهای ضریب‌دار یا آثار ناشی از آن‌ها	-
ν_c	تنش متناظر با مقاومت اسمی برش دو طرفه که با بتن ایجاد شده است	MPa
ν_n	تنش معادل بتن متناظر با مقاومت اسمی برش دو طرفه دال یا شالوده	MPa
V_u	حداکثر تنش ضریب‌دار برش دو طرفه که حول پیرامون مقطع بحرانی مورد نظر محاسبه می‌شود.	N

V_c	مقاومت اسمی برشی که با بتن ایجاد شده است.	N
V_n	مقاومت اسمی برشی	N
V_u	نیروی برشی ضریب‌دار در مقطع	N
w_c	چگالی یا واحد وزن بتن معمولی یا چگالی معادل بتن سبک	kg / m^3
α_c	ضریب معرف سهم نسبی مقاومت بتن در مقاومت اسمی برشی دیوار	-
α_f	نسبت سختی خمشی مقطع تیر به سختی خمشی عرضی از دال محاط به خطوط مرکزی پانل‌های مجاور در هر طرف تیر، در صورت وجود	-
α_{fm}	مقدار متوسط α_f برای تمام تیرهای اطراف یک پانل	-
α_s	ضریب استفاده شده بار تعیین V_c در دال‌ها و شالوده‌ها	-
β	نسبت ابعاد بزرگ به کوچک: دهانه‌های آزاد در دال‌های دو طرفه، اضلاع مقطع ستون، سطح وارد شدن بار متمرکز یا عکس‌العمل و یا اضلاع یک شالوده	-
β_b	نسبت مساحت آرماتور قطع شده به کل مساحت آرماتور کششی در مقطع	-
β_{ds}	نسبت حداکثر برش ضریب‌دار ناشی از بارهای دائمی در یک طبقه به حداکثر برش ضریب‌دار در آن طبقه، در یک ترکیب بار	-
γ_f	ضریب استفاده شده جهت تعیین نسبیتی از M_{sc} در اتصال دال به ستون که با خمش دال منتقل می‌شود.	-
γ_s	ضریب استفاده شده جهت تعیین بخشی از آرماتور که باید در نوار مرکزی شالوده قرار داده شود.	-
γ_v	ضریب استفاده شده جهت تعیین بخشی از M_{sc} در اتصال دال به ستون که با برون‌محوری برش منتقل می‌شود.	-
ε_t	کرنش خالص کششی در آخرین ردیف آرماتورهای کششی طولی در مقاومت اسمی، بدون کرنش‌های ناشی از وارفنگی، جمع شدگی و دما.	-
ε_{tv}	مقدار کرنش خالص کششی در آخرین ردیف آرماتورهای طولی که برای تعریف یک مقطع کنترل شده با فشار استفاده می‌شود.	-
λ	ضریب تصحیح جهت انعکاس مشخصات مکانیکی کاهش یافته بتن سبک نسبت به بتن معمولی با مقاومت فشاری یکسان.	-
ρ	نسبت A_s به bd	-

ρ_l	نسبت مساحت آرماتور طولی قائم توزیع شده در دیوارها به مساحت سطح مقطع کل بتن عمود بر آن‌ها.	-
ρ_t	نسبت مساحت آرماتور عرضی توزیع شده، آرماتور افقی، به مساحت سطح مقطع کل بتن عمود بر آن‌ها.	-
ϕ	ضریب کاهش مقاومت	-

۷-۱-۱-۷ ملاحظات کلی

- برای سازه و جزئیات آن‌ها از جمله مشخصات مصالح، ضرایب کاهش مقاومت، ارزیابی مقاومت اعضا، طراحی دال‌ها، طراحی تیر و ستون و دیوارها، طراحی فونداسیون، اتصالات اعضا، مهار در بتن، قطع و خم آرماتور می‌توان به آیین‌نامه بتن ایران (آبا) مراجعه کرد. با این حال ممکن است در بخش‌های بعدی مواردی به آیین‌نامه بتن ایران (آبا) اضافه شده باشد.
 - کلیه ملاحظات مربوط به بارگذاری و ملاحظات لرزه‌ای در فصل سوم و چهارم این دستورالعمل ارائه شده است که می‌بایست در تحلیل و طراحی در نظر گرفته شود. ملاحظات لرزه‌ای ایستگاه‌های روزمینی نیز مطابق فصل چهارم می‌بایست در نظر گرفته شود.
 - در خصوص طراحی روسازه‌هایی که بر روی ایستگاه‌های مترو زیرزمینی ساخته می‌شوند نکات زیر حائز اهمیت است.
- الف- تحلیل این سازه‌ها مطابق بند ۳-۳-۵-۹ استاندارد ۲۸۰۰ ویرایش چهارم باید صورت گیرد. عموماً حالت خاص بند ۳-۳-۵-۹-۲ استاندارد ۲۸۰۰ حاکم است.
- ب- در صورت حاکم بودن بند ۳-۳-۵-۹-۲ استاندارد ۲۸۰۰ روسازه به صورت مجزا و با پایه‌های گیردار در نظر گرفته می‌شود و مطابق با روال عادی استاندارد ۲۸۰۰ تحلیل می‌شود و در تعیین نیروها تمامی پارامترهای مربوط به بخش رو سازه مورد استفاده قرار می‌گیرد.
- سازه ایستگاه زیرزمینی نیز به صورت مجزا و با در نظر گرفتن پارامترهای طراحی مربوط به ایستگاه مترو تحلیل می‌شود با این تفاوت که عکس‌العمل روسازه نیز به سازه ایستگاه مترو زیرزمینی اثر داده می‌شوند. انتقال نیروهای زلزله از روسازه به زیرسازه باید در نسبت R_u/ρ روسازه به زیرسازه ضرب شوند که این ضریب نباید کمتر از یک در نظر گرفته شود. R_u ضریب رفتار و ρ ضریب نامعینی هر یک از سازه‌هاست که مطابق استاندارد ۲۸۰۰ تعریف شده‌اند. در انتقال نیرو به سازه زیرزمینی مفاد مربوط به ضریب رفتار سازه زیرزمینی مطابق بخش ۴-۳-۸ د استاندارد ۲۸۰۰ باید رعایت گردد.

۷-۱-۲- اجزای سیستم‌های سازه‌ای

سیستم‌های سازه‌ای به مجموعه‌ای از اجزای به هم پیوسته سازه‌ای اطلاق می‌شود که به طور مشترک برای عملکرد خاصی طراحی می‌گردند. ضوابط این فصل الزاماتی را پوشش می‌دهد که باید در طراحی این سیستم‌ها رعایت شوند.

اجزای سیستم‌های سازه‌ای شامل یک یا چند مورد از موارد زیر هستند:

الف- کف‌ها و سقف‌ها شامل دال‌های یک طرفه و دو طرفه؛

ب- تیرها و تیرچه‌ها؛

پ- ستون‌ها؛

ت- دیوارها؛

ث- دیافراگم‌ها؛

ج- شالوده‌ها؛

چ- اتصالات و مهارها (برای انتقال بار از یک عضو به دیگری لازم هستند).

مجدداً تأکید می‌گردد طراحی اجزا در سیستم‌های سازه‌ای باید بر اساس ضوابط این دستورالعمل صورت گیرد و در مواردی که دستورالعمل حاضر مسکوت است، می‌توان به آیین‌نامه‌هایی همچون آیین‌نامه بتن ایران و ACI در خصوص سازه‌های بتنی و نیز مبحث دهم مقررات ملی ساختمان و AISC در خصوص سازه‌های فولادی مراجعه کرد. اجزا سیستم‌های سازه‌ای باید طوری تنظیم و طراحی شوند که بارهای ضریب‌دار را در ترکیب‌های طراحی، بدون تجاوز از مقاومت طراحی مربوطه عضو، از طریق یک یا چند مسیر پیوسته تا تکیه‌گاه‌ها هدایت کنند.

۷-۱-۳- درزهای سازه‌ای

اطلاعات و توضیحات درباره انواع درزها در نشریه مرتبط سازمان برنامه و بودجه کشور، با عنوان ساخت سازه‌های قطار شهری با بتن آب‌بند و بادوام ارائه شده است. مهندس طراح موظف به رعایت الزامات مربوط به درزها از نشریه مربوطه است.

۷-۱-۴- ملاحظات تحلیل و مدل‌سازی ایستگاه‌های قطار شهری

- استفاده از روش‌های تحلیل ارائه شده در آیین‌نامه بتن ایران شامل تحلیل خطی الاستیک مرتبه اول، تحلیل خطی الاستیک مرتبه دوم، تحلیل غیر الاستیک و تحلیل به روش اجزا محدود، با در نظر گرفتن محدودیت و شرایط هر یک آن‌ها مجاز است.

- با توجه به اینکه در ایستگاه‌های زیرزمینی دال‌ها علاوه بر بار ثقلی، در معرض بارهای جانبی خاک و زلزله نیز قرار دارند استفاده از روش‌های خاص ارائه شده برای تحلیل دال‌ها تحت بار ثقلی شامل طراحی مستقیم، طراحی قاب معادل و روش پلاستیک مجاز نیستند.

۱-۴-۱-۷ مدل‌سازی

- برای تحلیل سازه‌ها می‌توان آن‌ها را به مدل‌های ساده شده‌ای مرکب از اعضای میله‌ای، اعضای صفحه‌ای و اعضای سه‌بعدی، مطابق موارد (الف) تا (پ) زیر تبدیل کرد.

الف- اعضای میله‌ای

اعضایی هستند که در آن‌ها یکی از ابعاد به طور قابل ملاحظه از دو بعد دیگر بزرگ‌تر باشد؛ و دو بعد اخیر اختلاف چندانی با هم نداشته باشند. در این اعضا فاصله‌ی بین دو مقطع با لنگرهای خمشی صفر باید حداقل دو برابر ارتفاع عضو باشد. تیرها، ستون‌ها، مهار بندها، و قوس‌ها از جمله اعضای میله‌ای می‌باشند.

ب- اعضای صفحه‌ای

- اعضای هستند که در آن‌ها یکی از ابعاد (ضخامت) به طور قابل ملاحظه کوچک‌تر از دو بعد دیگر باشد. دال‌ها، دیافراگم‌ها، تیر تیغه‌ها، شالوده‌های غیر ضخیم، و پوسته‌ها از جمله اعضای صفحه‌ای می‌باشند.

پ- اعضای سه‌بعدی

اعضایی هستند که در آن‌ها هیچ یک از ابعاد اختلاف قابل ملاحظه‌ای با دو بعد دیگر نداشته باشد. شالوده‌های ضخیم، پوسته‌های ضخیم و اعضای با بتن حجیم از جمله اعضای سه‌بعدی می‌باشند.

- سختی نسبی اعضا در مدل‌های سیستم‌های سازه‌ای باید مبتنی بر فرضیات منطقی و منسجم تعیین شوند؛ و در آن‌ها اثرات ترک‌خوردگی در طول عضو، و نیز سختی‌های خمشی و پیچشی عضو منظور گردد.
- در مدل تحلیلی باید تغییرات در مقطع تیرها و ستون‌ها، مانند ماهیچه‌ها و دستک‌ها، منظور شود.
- تیر عضوی میله‌ای است که عمدتاً تحت خمش و برش بوده و مقدار نیروی محوری در آن‌ها کمتر از $0.1 f_c A_g$ باشد.
- ستون عضوی میله‌ای است که عموماً به صورت قائم بوده و علاوه بر نیروی فشاری می‌تواند تحت خمش، برش و پیچش نیز قرار گیرد.

عموماً مدل‌های دوبعدی پاسخگوی نیازهای طراحی هستند. اما مدل تحلیلی سه‌بعدی اجزا محدود یا تفاضل محدود، هنگامی که استفاده از فرضیات دوبعدی مجاز نیست، الزامی است. استفاده از مدل‌های سه‌بعدی در محل سراهی‌های تونل‌ها، تقاطع رمپ و ایستگاه‌ها، پرتال‌ها، محل بازشوهای دیوار و یا کف‌های ایستگاه‌ها، دیوار برگشتی و محل تقاطع سازه با مقاطع متفاوت پیشنهاد می‌شود.

۷-۱-۴-۲- مشخصات مقطع اعضا برای بارهای ضریب دار

مشخصات مقطع شامل ممان اینرسی و سطح مقطع اعضا باید بر اساس جدول ۷-۱ و یا جدول ۷-۲ محاسبه شوند؛ مگر آن که بتوان آن‌ها را از تحلیل‌های دقیق‌تری به دست آورد. در صورت وجود بارهای جانبی دائمی، در جدول ۷-۲ ممان اینرسی ستون‌ها و دیوارها را باید بر ضریب $(1+\beta_{ds})$ تقسیم نمود. β_{ds} برابر با نسبت برش دائمی در کل طبقه به حداکثر برش کل طبقه در همان ترکیب بار است. ممان اینرسی ناخالص تیرهای T شکل با منظور کردن عرض مؤثر بال محاسبه می‌شود؛ و یا دو برابر ممان اینرسی ناخالص مقطع مستطیلی جان منظور می‌گردد.

جدول ۷-۱- ممان اینرسی و سطح مقطع مجاز اعضا در تحلیل الاستیک برای بارهای ضریب دار بر اساس نیروی محوری عضو

ضریب ترک خوردگی خمشی	نیروی محوری المان
۰/۳۵	کمتر از $f_c A_g$ و ۰/۱
۰/۵	بین $f_c A_g$ و ۰/۱
۰/۷	بیشتر از $f_c A_g$ و ۰/۵

جدول ۷-۲- مقادیر دقیق‌تر ممان اینرسی اعضا در تحلیل الاستیک برای بارهای ضریب دار

عضو	مقادیر ممان اینرسی		
	حداقل	I	حداکثر
ستون‌ها و دیوارها	$0.35 I_g$	$\left(0.8 + 25 \frac{A_{st}}{A_g}\right) \left(1 - \frac{M_u}{P_u h} - 0.5 \frac{P_u}{P_0}\right)$	$0.875 I_g$
تیرها، دال‌های تخت و دال‌های قارچی	$0.25 I_g$	$(0.10 + 25 \rho) \left(1.2 - 0.2 \frac{b_w}{d}\right) I_g$	$0.5 I_g$

تبصره: در اعضای خمشی ممتد می‌توان برای I مقدار متوسط آن را در مقاطع با لنگرهای خمشی مثبت و منفی بحرانی در نظر گرفت. همچنین برای P_u و M_u باید مقادیر متعلق به ترکیب بار مورد نظر، و یا ترکیبی که حداقل مقدار I را به دست می‌دهد، منظور نمود.

- در استفاده از جداول ۷-۱ و ۷-۲ توجه به نکات زیر ضروری است:

الف) کاهش سختی محوری و برشی در اعضا بتن‌آرمه موضوعیت ندارد.

ب) در محاسبه ضریب ترک خوردگی ستون و دیوار بر اساس جدول ۷-۴ مقادیر P_u و M_u از یک ترکیب بار بارگذاری مشخص بدست می‌آیند و یا ترکیبی از این دو پارامتر که کوچک‌ترین مقدار ممان اینرسی را به دست دهد.

ت) برای اعضا خمشی سراسری مقدار ممان اینرسی را می‌توان برابر متوسط مقادیر بدست آمده از رابطه مربوط ممان اینرسی به تیر و دال در نظر گرفت.

- در تحلیل برای بارهای زلزله می‌توان ممان اینرسی کلیه اعضا را برابر $I_g/5$ در نظر گرفت؛ یا می‌توان ممان اینرسی اعضا را با استفاده از روش‌های دقیق‌تری که سختی مؤثر همه اعضا تحت بار را منظور می‌نماید، محاسبه نمود.
- در صورتی که اعضای صفحه‌ای مانند دال‌ها، علاوه بر بار خمشی تحت نیروی فشاری نیز قرار گیرند، ضریب ترک‌خوردگی آن‌ها طبق جدول ۷-۳ محاسبه گردد.

۷-۱-۴-۳- مشخصات مقطع اعضا برای بارهای بهره‌برداری

- برای محاسبه خیزهای آنی و دراز مدت اعضا تحت اثر بارهای قائم، باید آنالیز ترک‌خوردگی صورت گیرد و در این صورت هیچ‌گونه کاهش سختی در اعضا لحاظ نمی‌شود. محاسبه و کنترل خیز اعضا طبق ضوابط فصل ۱۹ آیین‌نامه بتن ایران (آبا)) محاسبه می‌گردد.

۷-۱-۴-۴- ضرایب کاهش مقاومت

- ضریب‌های کاهش مقاومت، Φ ، بر اساس جدول ۷-۳ تعیین می‌شود.

جدول ۷-۳- ضریب‌های کاهش مقاومت Φ بر اساس وضعیت مورد نظر در طراحی مقطع

Φ	وضعیت مورد نظر در طراحی مقطع
۰/۹۰	(۱) لنگر، نیروی محوری، و یا ترکیب لنگر و نیروی محوری
۰/۷۵	الف) مقاطع کشش - کنترل
۰/۶۵	ب) مقاطع فشار - کنترل
۰/۶۵	- اعضای با دورپیچ
۰/۶۵	- سایر اعضا
۰/۶۵-۰/۹۰	پ) مقاطع در ناحیه انتقال
۰/۷۵	(۲) برش
۰/۷۵	(۳) پیچش
۰/۶۵	(۴) مقاومت اتکایی (لهیدگی)
۰/۸۵	(۵) نواحی مهار پی کشیده
۰/۷۵	(۶) نشیمن‌ها (پراکت‌ها و کوربل‌ها)
۰/۷۵	(۷) نواحی مختلف در مدل‌های بست و بند
۰/۹۰	(۸) اجزای اتصالات اعضای پیش‌ساخته‌ای که با تسلیم عناصر فولادی در کشش کنترل می‌شوند.
۰/۶۰	(۹) عناصر بتنی ساده (بدون فولاد)
۰/۴۵-۰/۷۵	(۱۰) مهار در عناصر بتنی

مقاطعی که تحت لنگر خمشی، نیروی محوری، و یا ترکیب لنگر و نیروی محوری قرار گرفته‌اند، در حالتی یک مقطع کشش - کنترل تلقی می‌شوند که در آن‌ها هم زمان با لحظه گسیختگی مقطع و وقتی که کرنش حداکثر در دورترین تار فشاری بتن ϵ_{cu} ، به مرز ۰/۰۰۳ می‌رسد، کرنش خالص کششی در دورترین فولاد کششی مقطع، ϵ_t ، بزرگ‌تر یا مساوی

$\varepsilon_{ty}+0.003$ باشد. کرنش تسلیم دورترین ردیف آرماتورهای کششی است؛ و برای میلگردهای آجدار از تقسیم تنش تسلیم بر مدول الاستیسیته فولاد تعیین می‌شود. برای محاسبه ε_t باید از روابط تعادل نیروی‌های کششی و فشاری در مقطع و توزیع خطی کرنش بین ناحیه فشاری و کششی استفاده کرد.

مقاطعی که تحت لنگر خمشی، نیروی محوری، و یا ترکیب لنگر و نیروی محوری قرار گرفته‌اند، در حالتی یک مقطع فشار-کنترل تلقی می‌شوند که در آن‌ها هم‌زمان با لحظه گسیختگی مقطع و وقتی که ε_{cu} به مرز 0.003 می‌رسد، کرنش خالص کششی در دورترین فولاد کششی مقطع، ε_t ، کوچک‌تر یا مساوی با ε_{ty} باشد. برای آرماتور S420، اجازه داده می‌شود که این حد کرنش برابر با 0.002 در نظر گرفته شود. برای محاسبه ε_t باید از روابط تعادل نیروی‌های کششی و فشاری در مقطع و توزیع خطی کرنش بین ناحیه فشاری و کششی استفاده کرد.

اگر در مقطع تحت لنگر خمشی، نیروی محوری، و یا ترکیب لنگر و نیروی محوری، هم‌زمان با لحظه گسیختگی، کرنش خالص کششی در دورترین فولاد کششی بین حد کرنش فشار-کنترل، ε_{ty} ، و حد کرنش کشش-کنترل، $\varepsilon_{ty}+0.003$ ، قرار گیرد، مقطع در ناحیه انتقال منظور می‌شود. برای مقطع انتقالی، ضریب کاهش مقاومت با درون‌یابی خطی بین حالت‌های قبلی، بر اساس رابطه‌های $7-24$ و $7-25$ محاسبه می‌شود. برای این مقطع همچنین اجازه داده می‌شود که از Φ مربوط به مقطع فشار-کنترل استفاده گردد.

$$\phi = 0.75 + 0.15 \frac{(\varepsilon_t - \varepsilon_{ty})}{0.003} \quad (1-7)$$

$$\phi = 0.65 + 0.25 \frac{(\varepsilon_t - \varepsilon_{ty})}{0.003} \quad (2-7)$$

۷-۴-۵- ارزیابی مقاومت مقطع

- مقاومت اسمی مقاطع تحت اثر نیروهای مختلف داخلی اختصاص داشته و شامل موارد زیر است:

الف- مقاومت خمشی؛

ب- مقاومت محوری و یا مقاومت توأم خمشی-محوری؛

پ- مقاومت برشی یک طرفه؛

ت- مقاومت برشی دو طرفه؛

ث- مقاومت پیچشی؛

ج- مقاومت اتکایی؛

چ- مقاومت برش اصطکاکی

روش طراحی اعضای بتن‌آرمه، روش "طرح مقاومت" است؛ و مقاومت طراحی یک مقطع برابر با حاصل ضرب مقاومت اسمی، S_n ، در ضریب کاهش مقاومت مرتبط، Φ ، است. طراحی مقاطع در روش "طرح مقاومت" بر مبنای تأمین رابطه‌ی $\Phi S_n \geq U$ صورت می‌گیرد.

طرح مقطع بتن آرمه طوری انجام می‌شود مقاومت طراحی، ΦS_n ، از مقاومت مورد نیاز، U ، کمتر نباشد. این رابطه برای طراحی مقاطع بتن آرمه به صورت تفصیلی برای کنترل لنگر خمشی، نیروی برشی، لنگر پیچشی و نیروی محوری فشاری، به ترتیب در رابطه‌های زیر بیان می‌شوند:

$$\phi M_n \geq M_u \quad (۳-۷)$$

$$\phi V_n \geq V_u \quad (۴-۷)$$

$$\phi T_n \geq T_u \quad (۵-۷)$$

$$\phi P_n \geq P_u \quad (۶-۷)$$

در رابطه‌های فوق، M_n ، V_n ، T_n و P_n به ترتیب مقاومت خمشی اسمی، مقاومت برشی اسمی، مقاومت پیچشی اسمی و مقاومت فشاری اسمی مقطع هستند که بر اساس فرضیات و معادلات مبتنی بر روش طرح مقاومت که در آیین‌نامه بتن ایران (آبا) ارائه می‌شود، محاسبه می‌گردند. همچنین مقاومت‌های مورد نیاز M_u ، V_u ، T_u و P_u به ترتیب لنگر خمشی، نیروی برشی، لنگر پیچشی، و نیروی محوری نهایی هستند که با تحلیل الاستیک سازه تحت بارهای ضریب‌دار به دست می‌آیند.

برای تعیین روابط و جزئیات هر یک پارامترهای فوق می‌توان به فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) (تجدید نظر اول) مراجعه نمود.

۷-۱-۵ - دال‌های یک طرفه و دو طرفه

از آنجا اعضای به کار رفته در سازه ایستگاه قطار شهری عمدتاً دال هستند در این بخش ضوابط حداقل مربوط به طراحی دال‌های بتن آرمه ارائه می‌گردد. رعایت کلیه ضوابط این بخش در کنار ضوابط آیین‌نامه بتن ایران (آبا) ضروری است.

دال یک طرفه در یک امتداد برای تحمل خمش طراحی و آرماتورگذاری می‌شود. که شامل موارد زیر است:

- الف- دال‌های یک پارچه؛
- ب- دال‌های غیر مرکب در جاریز روی عرشه‌ی فولادی؛
- ت- دال‌های مرکب بتنی، که اجزای آن به طور جداگانه ریخته شده، و طوری به یکدیگر متصل شده‌اند که به صورت یک واحد بارها را تحمل می‌کنند؛

دال‌های دو طرفه در دو امتداد تحت اثر خمش قرار می‌گیرد؛ و در این دو امتداد آرماتورگذاری می‌شود. سیستم دال می‌تواند دارای تیرهای قرار گرفته بین تکیه‌گاه‌ها باشد؛ و یا به طور مستقیم روی دیوارها یا ستون‌ها بدون سرستون (دال تخت) یا با سرستون (دال قارچی) تکیه داشته باشد. نسبت ابعادی چشمه دال‌های دو طرفه کمتر از ۲ است. این سیستم دال دو طرفه شامل موارد زیر است:

- الف- دال‌های یک پارچه؛
- ب- دال‌های مرکب بتنی؛ که در آن قطعات ترکیب شونده در محل‌های مختلف ساخته شده، ولی چنان به یکدیگر متصل می‌شوند که به صورت یک پارچه بارها را تحمل می‌کنند؛
- پ- دال‌های اجرا شده روی کف فولادی درجا به صورت غیر مرکب با آن.
- ت- سیستم دال با تیرچه‌های دو طرفه (دال مشبک) با و یا بدون قطعات پرکننده بین تیرچه‌ها، به شرط آن که تیرچه‌ها طبق بخش تیرچه‌های دو طرفه این فصل در دو امتداد وجود داشته باشند.
- ث- سیستم‌های دال تخت یا دال قارچی که به طور مستقیم روی ستون تکیه دارند. این سیستم دال با رعایت همه شرایط زیر می‌تواند مشمول ضوابط این بخش قرار گیرد:
 - آن قسمت از سرستون که خارج از بزرگ‌ترین مخروط یا هرم ناقص سرستون قرار دارد، از نظر سازه‌ای در نظر گرفته نشود.
 - زاویه یال‌ها یا وجوه مخروط یا هرم ناقص سرستون با محور ستون، کم‌تر از ۴۵ درجه باشد.
 - ابعاد مقطع ستون، c_1 و c_2 ، ابعاد سطح تقاطع مخروط یا هرم با دال یا کتیبه سرستون، محسوب می‌شود.

۱-۵-۱-۷ ضوابط کلی طراحی دال یک طرفه

الف- حداقل ضخامت در دال‌های یک طرفه

- برای دال‌های توپُر که به جدا کننده‌ها (تیغه‌ها) یا دیگر اجزایی که احتمال دارد در اثر خیز زیاد آسیب ببینند، متصل نیستند، ضخامت کل دال، h ، نباید از مقادیر جدول ۴-۷ (بر اساس نسبتی از طول دهانه، L) که برای بتن معمولی و فولاد با تنش تسلیم 420 MPa تنظیم شده است، کمتر باشد؛ مگر آن که محاسبه خیز آن‌ها بر اساس بند ۱-۵-۱-۷ ب انجام شود. برای سایر مقادیر تنش تسلیم، مقادیر جدول ۴-۷ باید در $(0.4 + \frac{f_y}{700})$ ضرب شود.

جدول ۴-۷- حداقل ضخامت دال‌های یک طرفه توپر

گاهی شرایط تکیه	گاه ساده تکیه	یک انتهای ممتد	دو انتهای ممتد	طره (کنسولی)
حداقل ضخامت	$\frac{L}{20}$	$\frac{L}{24}$	$\frac{L}{28}$	$\frac{L}{10}$

- برای دال‌های بتن آرمه ساخته شده با بتن سبک (با جرم مخصوص، w_c ، در محدوده ۱۴۴۰ تا ۱۸۴۰ کیلوگرم بر مترمکعب)، مقادیر جدول ۶-۷ باید در بزرگ‌ترین مقدار (الف) و (ب)، ضریب اصلاح بتن سبک ضرب گردد.

الف - $1.65-0.03w_c$

ب - $1/0.9$

- برای دال‌هایی که از ترکیب بتن معمولی و بتن سبک و با استفاده از شمع ساخته می‌شوند و بتن سبک در فشار قرار می‌گیرد، مقادیر جدول ۴-۷ باید مطابق بند قبل اصلاح شوند.
- اگر کف‌سازی بتنی با دال به صورت یک‌پارچه اجرا شود، یا اگر کف‌پوش به صورت مرکب با دال کف طراحی شود، ضخامت کلی دال، h ، می‌تواند شامل ضخامت کف‌پوش نیز باشد.

ب- محدودیت‌های خیز دال

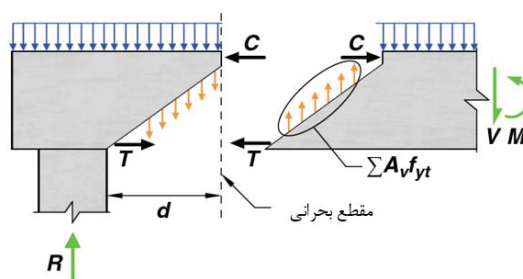
- در دال‌هایی که بار سربار ناشی بارهای مرده و زنده در آن‌ها کمتر از ۵ کیلونیوتن بر مترمربع بوده و محدودیت‌های حداقل ضخامت مندرج در بند ۲-۵-۳-۷ الف برآورده نشود، باید خیز آنی و خیز دراز مدت مطابق با ضوابط مربوط به حالت حدی بهره‌برداری (فصل ۱۹ آیین‌نامه بتن ایران (آبا)) محاسبه گردد و کنترل گردد.
- در دال‌های بتنی مرکب با سربار ناشی بارهای مرده و زنده کمتر از ۵ کیلونیوتن بر مترمربع، که ضوابط بند ۲-۵-۳-۷ الف تأمین می‌شود، نیازی به محاسبه خیز پس از مرکب شدن عضو نیست؛ اما لازم است خیزی که پیش از مرکب شدن عضو رخ می‌دهد، بررسی گردد؛ مگر آن که ضخامت دال پیش از مرکب شدن، ضوابط بند ۲-۵-۳-۷ الف را تأمین نماید.
- در دال‌های با سربار بیش از ۵ کیلوپاسکال مقادیر خیز باید به صورت دقیق بر اساس فصل ۱۹ آیین‌نامه بتن ایران (آبا) محاسبه و کنترل گردد.
- تعبیه خیز اولیه برای دال‌های با دهانه بزرگ به گونه‌ای که بتواند تغییر شکل دراز مدت ناشی از بار مرده را جبران نماید الزامی است.

پ- بازشو در دال یک طرفه

- در طراحی دال‌های یک طرفه باید اثر بازشوهای احتمالی در نظر گرفته شود. وجود بازشو می‌تواند در مقاومت خمشی و برشی دال و همچنین ارزیابی مقطع بحرانی مؤثر باشد. وجود بازشو همچنین می‌تواند رفتار دال را از یک طرفه به دو طرفه تغییر دهد.

ت - مقاومت مورد نیاز

- مقاومت مورد نیاز باید بر اساس ترکیب بارهای ضریب دار مطابق فصل سوم و چهارم محاسبه شود.
- برای هر ترکیب بار ضریب دار، باید شرایط زیر در تمام مقاطع با در نظر گرفتن اندرکنش آثار بار در نظر گرفته شود.
- الف - $\Phi M_n \geq M_u$ در همه مقاطع در طول دهانه؛
- ب - $\Phi V_n \geq V_u$ در همه مقاطع در طول دهانه.
- ضریب کاهش مقاومت، Φ ، باید مطابق با این فصل محاسبه شود.
- مقدار M_n و V_n مطابق با فصل نهم آیین نامه بتن ایران (آبا) محاسبه شود. در صورت رعایت ترکیب بارهای طراحی در خصوص نحوه در نظر گرفتن بار خاک در ترکیب بارها، میزان نیروی محوری هر ترکیب بار می تواند در محاسبه ظرفیت برشی برای مقابله با برش ضریب دار در همان ترکیب بار مورد استفاده قرار گیرد.
- در صورت وجود نیروی محوری قابل توجه در دال، مقاومت دال برای اثر اندرکنش نیروی محوری و لنگر خمشی نیز می بایست کنترل گردد.
- برای دال هایی که با تکیه گاه به صورت یکپارچه ساخته شده باشند، M_u در بر تکیه گاه محاسبه می شود.
- در صورت برقراری هر سه شرط زیر، مقطع بحرانی در برش در فاصله d از بر تکیه گاه بوده، و می توان طراحی در برش را در فاصله بین بر تکیه گاه تا مقطع بحرانی، بر اساس برش در مقطع بحرانی انجام داد:
- الف - نیروی عکس العمل تکیه گاهی در جهت برش اعمالی، موجب اعمال فشار به ناحیه انتهایی دال شود.
- ب - بارها بر روی سطح فوقانی دال یا در تراز نزدیک به آن اعمال گردد.
- پ - بار متمرکز و یا گسترده خطی در فاصله بر تکیه گاه تا مقطع بحرانی وجود نداشته باشد.
- در صورتی که هر یک از شرایط "الف" تا "پ" بند فوق برقرار نباشد، برش ضریب دار، V_u ، را باید در بر تکیه گاه محاسبه نمود.



شکل ۷-۱ - مقطع بحرانی در برش وقتی که بار در قسمت بالایی تیر وارد شود

- در دالی که بخشی از آن مانند بال تیر T شکل در نظر گرفته می شود، اگر میلگردهای خمشی اصلی دال موازی با محور طولی تیر باشد، باید میلگردهایی بر اساس موارد زیر در بالای دال در جهت عمود بر محور طولی تیر در

دال اضافه شوند. این ضوابط در مورد تیرچه‌ها اعمال نمی‌شود. در این حالت فاصله این میلگردها باید کمتر از $5h$ و 45° میلی‌متر باشد که در آن h ضخامت دال است.

- میلگردهای عمود بر محور طولی تیر باید برای مقاومت در برابر بار ضریب‌دار وارد بر بخشی از عرض دال که مانند کنسول فرض می‌شود، طراحی گردد.

- عرض مؤثر قسمت کنسولی دال را باید مطابق جدول ۵-۷ در نظر گرفت.

- در تیرهای T شکل که دارای دال یکپارچه و یا مرکب می‌باشند، عرض مؤثر بال، b_f ، باید برابر با عرض جان تیر، b_w ، به اضافه قسمتی از بال در هر طرف تیر مطابق جدول ۵-۷ در نظر گرفته شود. در این جدول h ضخامت دال و s_w فاصله آزاد بین جان تیر مورد نظر و جان تیر مجاور آن است.

جدول ۵-۷- محدودیت ابعاد برای عرض مؤثر بال از بر جان تیر T شکل

وضعیت	عرض مؤثر بال، از بر جان تیر
بال در دو طرف جان	$8h$
	$0.5s_w$
	$l_n/8$
بال در یک طرف جان	$6h$
	$0.5s_w$
	$l_n/12$

- حداقل آرماتور خمشی، A_{smin} ، باید برابر با $18A_g/100$ در نظر گرفته شود. این آرماتور حداقل باید در وجه کششی قرار گیرد. در صورتی که در ترکیب بارهای مختلف وجه کششی تغییر می‌کند حداقل آرماتور باید در هر دو وجه قرار گیرد. در صورت وجود نیروی محوری در دال، تعیین وجه کششی با احتساب این نیرو انجام پذیرد.
- میزان حداقل آرماتور در جهت عمودی بر اساس آرماتور حداقل حرارت و جمع‌شدگی نیز برابر $18A_g/100$ است که می‌تواند در دو وجه تقسیم شود.
- در همه مقاطعی که شرط $V_u > \Phi V_c$ برقرار باشد، لازم است حداقل مساحت آرماتور برشی، A_{vmin} ، تأمین شود. در صورت نیاز به آرماتور برشی، A_{vmin} باید مطابق آرماتور برشی حداقل دال‌ها مطابق آیین‌نامه بتن ایران (آبا) محاسبه شود.
- اگر با انجام آزمایش مشخص شود که مقادیر M_n و V_n بدون استفاده از آرماتور برشی قابل تأمین هستند، نیازی به رعایت بند قبل نیست. در این آزمایش باید آثار نشست نامتقارن، انقباض، خزش، و تغییرات درجه حرارت به طور واقع بینانه منظور گردد.
- در دال‌های یک طرفه درجاریز حداقل یک چهارم آرماتورهای مربوط به حداکثر لنگر مثبت، باید به‌عنوان آرماتورهای طولی یک‌پارچگی سازه‌ای، در دال ادامه داده شوند.

- در دال‌های یک طرفه درجاریز آرماتورهای طولی یک‌پارچگی سازه‌ای که به تکیه‌گاه‌های ناپیوسته می‌رسند، باید به گونه‌ای مهار شوند تا در بر تکیه‌گاه، تنش کششی تسلیم آن‌ها تأمین شود.
- اگر در ادامه دادن آرماتورهای یک‌پارچگی سازه‌ای نیاز به وصله باشد، باید وصله را در نزدیکی بر تکیه‌گاه‌ها به کار برد. وصله‌ها می‌توانند به صورت مکانیکی، جوشی، و یا پوششی کششی (کلاس B) مطابق فصل ۲۱ آیین‌نامه بتن ایران (آبا) باشند.

ث- جزئیات آرماتورگذاری در دال یک طرفه

- پوشش بتن برای میلگردها باید مطابق فصل چهارم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) در نظر گرفته شود.
- طول گیرایی و وصله میلگردهای آجدار و میلگردهای گروه شده باید مطابق فصل ۲۱ آیین‌نامه بتن ایران (آبا) تعیین شود.
- حداقل فاصله بین آرماتورهای دال نباید از مقادیر قطر بزرگ‌ترین میلگرد، $1/33$ برابر قطر بزرگ‌ترین سنگدانه و 25 میلی‌متر کمتر باشد.
- برای دال‌های توپر، حداکثر فاصله میلگردهای طولی آجدار، s ، در مقاطع بحرانی کم‌ترین مقدار از $2h$ و 350 میلی‌متر، و در بقیه مقاطع کم‌ترین مقدار از $3h$ و 350 میلی‌متر باشد.
- نیروی کششی یا فشاری محاسبه شده در آرماتورها در هر مقطعی از دال، باید در هر طرف آن مقطع با طول گیرایی لازم تأمین شود.
- مقطع بحرانی برای کنترل طول گیرایی شامل موارد زیر است:
 - در محل تنش حداکثر؛
 - در محل‌هایی در طول دهانه که نیازی به میلگرد کششی برای مقاومت در برابر خمش نیست و در آن محل میلگردها قطع یا خم می‌شوند.
- میلگردها باید به طول بزرگ‌ترین از d و $12d_b$ ، بعد از مقطعی که نیازی به مقاومت در برابر خمش نباشد، ادامه داده شوند. ادامه‌ی آرماتور در تکیه‌گاه‌های دهانه‌های ساده و در انتهای آزاد طره‌ها ضرورت ندارد. d عمق مؤثر مقطع و d_b قطر آرماتور مقطع شده است.
- آرماتورهای خمشی کششی ادامه داده باید حداقل به اندازه طولی برابر با l_a بعد از نقطه خم یا قطع میلگرد کششی که در آن نیازی به مقاومت در برابر خمش نیست، ادامه یابد.
- آرماتور خمشی کششی را نباید در ناحیه‌ی کششی قطع کرد؛ مگر این که یکی از موارد زیر تأمین شده باشد.
 - در نقطه قطع میلگرد شرط $V_u \leq \left(\frac{2}{3}\right)\phi V_n$ برقرار باشد.

- برای آرماتورهای با قطر ۳۶ میلی‌متر و کمتر، میلگرد ادامه داده شده در نقطه قطع باید مساحتی دو

$$\text{برابر سطح لازم برای خمش تأمین کند و شرط } V_u \leq \left(\frac{3}{4}\right) \phi V_n \text{ برقرار باشد.}$$

- مقطع خاموت اضافی، علاوه بر آن چه برای مقاومت در برابر برش لازم است، در طولی برابر با $0.75d$ از

انتهای میلگرد قطع شده تأمین شود. مساحت خاموت اضافه نباید کمتر از $\frac{0.41sb_w}{f_{yt}}$ باشد؛ و فاصله s

نباید بیش از $\frac{d}{8\beta_b}$ باشد (β_b نسبت مساحت میلگردهای قطع شده به مساحت کل میلگردهای کششی

مقطع است).

- برای آرماتور خمشی در محل‌هایی که تنش آن مستقیماً متناسب با لنگر خمشی نیست، مانند دال‌های شیب‌دار، پلکانی یا ماهیچه‌ای، و یا در جایی که آرماتور کششی موازی با وجه فشاری نیست، مهار کافی باید تأمین شود.

- در دال‌های با دهانه‌ی کمتر از ۳ متر می‌توان از شبکه سیمی جوش شده که قطر آن کمتر از ۱۶ میلی‌متر بوده، و به صورت منحنی از نقطه‌ای نزدیک به بالای دال در روی تکیه‌گاه تا نقطه‌ای نزدیک به پایین دال در وسط دهانه عبور می‌کند، استفاده شود. چنین شبکه‌ای باید به صورت ممتد از روی تکیه‌گاه (منحنی شکل) گذشته و یا در تکیه‌گاه مهار شود.

- در تکیه‌گاه‌های ساده، باید حداقل یک سوم آرماتور مربوط به حداکثر لنگر مثبت در پایین دال، به داخل تکیه‌گاه ادامه یابد. برای دال‌های پیش ساخته، امتداد این آرماتورها باید حداقل تا وسط طول تکیه‌گاه ادامه یابد.

- برای سایر تکیه‌گاه‌ها، باید حداقل یک چهارم آرماتور محاسبه شده برای حداکثر لنگر مثبت در پایین دال، حداقل به اندازه 15° میلی‌متر به داخل تکیه‌گاه، ادامه یابد.

- در تکیه‌گاه‌های ساده و نقاط عطف، قطر آرماتور کششی مربوط به لنگر مثبت، باید به صورتی محدود گردد که طول مهاری آن، l_d ، شرایط زیر را تأمین نماید. در صورتی که انتهای آرماتور بعد از مرکز تکیه‌گاه‌ها به قلاب استاندارد یا مهار مکانیکی (حداقل معادل با قلاب استاندارد)، متصل باشد، نیازی به تأمین شرایط زیر نیست.

- در صورتی که انتهای میلگرد توسط نیروی عکس‌العمل فشاری محصور شده باشد:

$$l_d \leq \left(1.3 \frac{M_n}{V_u} + l_a \right)$$

- در صورتی که انتهای میلگرد توسط نیروی عکس‌العمل فشاری محصور نشده باشد:

$$l_d \leq \left(\frac{M_n}{V_u} + l_a \right)$$

در رابطه‌های فوق، M_n با فرض تسلیم تمام میلگردها در مقطع، و V_u نیز در همان مقطع محاسبه می‌شود.

همچنین l_a در تکیه‌گاه عبارت است از طول ادامه یافته بعد از مرکز تکیه‌گاه؛ و l_d در نقطه عطف عبارت است

از طول بعد از نقطه عطف که باید حداقل معادل با بزرگ‌ترین از مقادیر d و $12d_b$ باشد.

- حداقل یک سوم آرماتورهای مربوط به لنگر منفی تکیه‌گاهی، باید به اندازه بزرگ‌ترین مقدار d ، $12d_b$ یا $l_n/16$ بعد از نقطه عطف ادامه داده شوند.

۷-۱-۵-۲- ضوابط کلی طراحی دال دو طرفه

الف- حداقل ضخامت در دال‌های دو طرفه

- برای دال‌های دو طرفه و بدون تیرهای داخلی که در تمامی لبه‌ها دارای تکیه‌گاه هستند و حداکثر نسبت دهانه بزرگ به دهانه کوچک آن‌ها برابر با ۲ است، حداقل ضخامت دال برای بارهای متعارف (سر بار مرده و زنده کمتر از ۵ کیلونیوتن بر مترمربع) باید مطابق موارد زیر کنترل شود؛ مگر این که دال محدودیت‌های مربوط به خیز را مطابق بند ۷-۳-۳-۵ ب تأمین کرده باشد.

- الف- ضخامت دال از مقادیر جدول ۷-۸ کمتر نباشد.
- ب- برای دال بدون کتیبه (پهنه) برابر با ۱۲۵ میلی‌متر اختیار شود.
- پ- برای دال دارای کتیبه (پهنه) با رعایت شرایط مربوط به کتیبه دال‌ها، برابر با ۱۰۰ میلی‌متر اختیار شود.

در حالتی که تنش تسلیم آرماتور بیش از 550 مگاپاسکال باشد، حد خیز محاسبه شده بر طبق بند ۷-۳-۳-۵ ب، باید با فرض یک مدول گسیختگی کاهش یافته برابر با $f_c' = 0.42\sqrt{f_c'}$ ، تأمین شود.

جدول ۷-۶- حداقل ضخامت دال‌های دو طرفه بدون تیرهای داخلی [۱]

با کتیبه			بدون کتیبه			fy [۲] (MPa)
چشمه‌های داخلی	چشمه‌های بیرونی		چشمه‌های داخلی	چشمه‌های بیرونی		
–	با تیر لبه [۳]	بدون تیر لبه	–	با تیر لبه [۳]	بدون تیر لبه	
ln/40	ln/40	ln/36	ln/36	ln/36	ln/33	۲۸۰
ln/36	ln/36	ln/33	ln/33	ln/33	ln/30	۴۲۰
ln/33	ln/33	ln/30	ln/30	ln/30	ln/27	۵۵۰

[۱] l_n دهانه آزاد در جهت بلند است که از بر تا بر تکیه‌گاه‌ها اندازه‌گیری می‌شود (mm).

[۲] برای f_y بین مقادیر ارائه شده در جدول، ضخامت حداقل باید با درون‌یابی محاسبه شود.

[۳] دال‌های با تیرهایی بین ستون‌ها در طول لبه‌های بیرونی. اگر α_f کمتر از ۰/۸ باشد، چشمه‌های بیرونی باید بدون تیر لبه در نظر گرفته شوند. α_f نسبت سختی خمشی تیر به دال است.

- ضخامت کلی دال، h ، برای دال‌های با تیرهایی در تمامی کناره‌ها بین تکیه‌گاه‌ها، باید حدود جدول ۷-۷ را تأمین نماید؛ مگر این که محدودیت‌های خیز محاسبه شده در بند ۷-۱-۵-۲ ب برآورده شود.

جدول ۷-۷- حداقل ضخامت دال‌های دو طرفه با تیرهای بین تکیه‌گاه‌ها در همه لبه‌ها

حالت	حداقل مقدار h (mm)	α_{fm} [۱]
(الف)	دال بدون تیر است و جدول ۷-۶- باید کنترل شود	$\alpha_{fm} \leq 0.2$
(ب) (۲) و (۳)	$\frac{l_n \left(0.8 + \frac{f_y}{1400} \right)}{36 + 5\beta(\alpha_{fm} - 0.2)}$	$0.2 < \alpha_{fm} \leq 0.3$
(پ)	۱۲۵	
(ت) (۲) و (۳)	$\frac{l_n \left(0.8 + \frac{f_y}{1400} \right)}{36 + 9\beta}$	$\alpha_{fm} > 0.3$
(ث)	۹۰	

[۱] مقدار میانگین α_f برای همه تیرهای لبه چشمه است.

[۲] l_n دهانه آزاد در جهت بلند و بر حسب میلی‌متر است که از بر تا بر تیرها اندازه‌گیری می‌شود.

[۳] β نسبت دهانه‌های آزاد در جهت بلند به کوتاه دال است.

- در لبه‌های غیر ممتد دال، یک تیر لبه با $\alpha_f \geq 0.8$ باید تأمین شود؛ و یا حداقل ضخامت مورد نیاز در قسمت‌های (ب) یا (ت) جدول ۷-۷، باید حداقل ۱۰ درصد در چشمه با لبه غیرممتد افزایش یابد.
- اگر کف‌سازی بتنی با دال به صورت یکپارچه اجرا شود، یا اگر کف پوش به صورت مرکب با دال کف طراحی شود، ضخامت کلی دال، h ، می‌تواند شامل ضخامت کف پوش هم بشود.
- اگر از خاموت‌های یک یا چند شاخه به‌عنوان میلگرد برشی استفاده شود، ضخامت دال نباید از ۱۵۰ میلی‌متر و یا ۱۶ برابر قطر خاموت کمتر باشد.

ب- محدودیت‌های خیز دال دو طرفه

- خیز آنی و دراز مدت دال‌های دو طرفه باید مطابق با ضوابط مربوط به حالات حدی بهره‌برداری (فصل ۱۹ آیین‌نامه بتن ایران (آبا)) محاسبه و کنترل شوند مگر اینکه محدودیت‌های بند قبلی را تأمین کنند.
- خیز پس از مرکب شدن دال‌های بتنی مرکبی که ضوابط بند ۷-۱-۵-۲ الف را تأمین می‌کنند، لازم نیست محاسبه شود. خیزی که پیش از مرکب شدن دال رخ می‌دهد، باید مورد بررسی قرار گیرد؛ مگر آن که ضخامت دال پیش از مرکب شدن، ضوابط بند ۷-۱-۵-۲ الف را برآورده کند.
- در صورتی که سربار وارد بر دال از ۵ کیلوپاسکال بیشتر باشد محاسبات خیز دال باید به صورت دقیق بر اساس ضوابط فصل ۱۹ آیین‌نامه بتن ایران (آبا) محاسبه و کنترل گردد.
- تعبیه خیز اولیه برای دال‌های با دهانه بزرگ به‌گونه‌ای که بتواند تغییر شکل دراز مدت ناشی از بار مرده را جبران نماید الزامی است.

پ- طراحی خمشی در دال دو طرفه

- مقاومت مورد نیاز باید بر اساس ترکیب بارهای ضریب دار فصل سوم و فرایندهای تحلیل مشخص شده در این فصل محاسبه شود.
- در صورت وجود نیروی محوری قابل توجه در دال، مقاومت دال برای اثر اندرکنش نیروی محوری و لنگر خمشی نیز می بایست کنترل گردد.
- برای دال هایی که با تکیه گاه به صورت یک پارچه ساخته می شوند، می توان M_{II} در تکیه گاه را در بر تکیه گاه محاسبه نمود.
- در محاسبه میزان M_{II} لازم است اثر لنگر تابیدگی دال در طراحی مقدار لنگر طراحی در هر امتداد مد نظر قرار گیرد. در صورت طراحی با استفاده از نرم افزارهای عددی این لنگر در طراحی در نظر گرفته می شود. به صورت ساده شده می توان میزان لنگر تابیدگی M_{xy} را با هر یک از لنگرهای M_x و یا M_y جمع کرد تا به میزان لنگر نهایی طراحی در هر یک جهت های X و Y رسید.
- در مواردی که بارهای ثقلی، باد یا زلزله موجب می شوند که در اتصال دال به ستون بدون تیر، لنگر ضریب دار نامتعادل، M_{sc} ، ایجاد شود، باید بخشی از این لنگر معادل $\gamma_f M_{sc}$ با عملکرد خمشی، و باقیمانده آن از طریق اثر نیروی برشی که توسط خروج از مرکزیت اطراف ستون در دال ایجاد می شود، به ستون منتقل گردد. مقدار γ_f از رابطه $V-V$ محاسبه می شود:

$$\gamma_f = \frac{1}{1 + \left(\frac{2}{3}\right) \sqrt{\frac{b_1}{b_2}}} \quad (V-V)$$

b_1 : بعد مقطع بحرانی برش منگه ای در جهت دهانه ای که لنگر نامتعادل برای آن محاسبه شده

b_2 : بعد مقطع بحرانی برش منگه ای در جهت عمود بر b_1

در این حالت باید موارد زیر مد نظر قرار گیرد:

- عرض مؤثر دال، b_1 و b_2 ، باید برابر عرض ستون یا سرستون به اضافه فاصله ای در هر طرف و به اندازه $1/5$ برابر ضخامت دال یا کتیبه باشد.

در جایی که کتیبه یا سرستون وجود دارد، فاصله در هر طرف باید کمترین دو مقدار زیر باشد:

▪ $1/5$ برابر عمق کتیبه یا عمق سرستون ($1/5h$)؛

▪ فاصله لبه کتیبه یا سرستون به علاوه $1/5$ برابر ضخامت دال ($1/5h$)؛

- در مواردی که محدودیت های V_u و ε_t در جدول ۸-۷ تأمین شود، مجاز است که مقدار γ_f به حداکثر مقدار اصلاحی ارائه شده در جدول ۸-۷ افزایش یابد؛ به طوری که V_c می تواند بر اساس مقاومت برشی دو طرفه بدون آرماتور طبق فصل هشتم آیین نامه بتن ایران (آبا) محاسبه می شود. V_u نیروی برشی

ضریب‌دار در مقطع بحرانی دال است که در عملکرد دو طرفه (ناشی از بارهای ثقلی) بدون انتقال لنگر حاصل می‌شود.

- طراحی برای آن قسمت از لنگر ضریب‌دار نامتعادل (M_{sc}) که با خمش منتقل نمی‌شود، و با اثر نیروی برشی خارج از محور در اطراف ستون در دال یا کتیبه دال منتقل می‌شود $M_{sc} \gamma_v$ ، باید بر اساس ضوابط بند ۷-۱-۵-۲ صورت گیرد.
- تراکم میلگردها در بالای ستون، باید با کم‌تر کردن فاصله میلگردها و یا با میلگردهای اضافی تأمین شود؛ تا لنگر در عرض مؤثر دال را تحمل نماید.

جدول ۷-۸- حداکثر γ_f اصلاح شده برای دال‌های دو طرفه

موقعیت ستون	جهت دهانه	V_u	ϵ_t (در عرض b_1)	حداکثر γ_f اصلاح شده
ستون گوشه	در هر جهت	$\leq 0.5\phi V_c$	$\geq \epsilon_t + 0.003$	۱
ستون کناری	عمود بر کناره	$\leq 0.75\phi V_c$	$\geq \epsilon_t + 0.003$	۱
	موازی کناره	$\leq 0.4\phi V_c$	$\geq \epsilon_t + 0.008$	$\frac{1.25}{1 + \left(\frac{2}{3}\right)\sqrt{\frac{b_1}{b_2}}} \leq 1$
ستون میانی	در هر جهت	$\leq 0.4\phi V_c$	$\geq \epsilon_t + 0.008$	$\frac{1.25}{1 + \left(\frac{2}{3}\right)\sqrt{\frac{b_1}{b_2}}} \leq 1$

ت- برش یک طرفه ضریب‌دار در دال دو طرفه

- در صورت برقراری هر سه شرط زیر، مقطع بحرانی در برش در فاصله d از بُر تکیه‌گاه بوده، و می‌توان طراحی در برش را در فاصله بین بُر تکیه‌گاه تا مقطع بحرانی، بر اساس برش در مقطع بحرانی انجام داد:
- الف- نیروی عکس‌العمل تکیه‌گاهی در جهت برش اعمالی، موجب اعمال فشار به ناحیه انتهایی دال شود.
- ب- بارها بر روی سطح فوقانی دال یا در تراز نزدیک به آن اعمال گردد.
- پ- بار متمرکز و یا گسترده خطی در فاصله بُر تکیه‌گاه تا مقطع بحرانی وجود نداشته باشد.
- در صورتی که هر یک از شرایط "الف" تا "پ" بند فوق برقرار نباشد، برش ضریب‌دار، V_u را باید در بُر تکیه‌گاه محاسبه نمود.

ث- برش دو طرفه ضریب‌دار

- دال‌ها باید برای برش دو طرفه در مجاورت ستون‌ها، بارهای متمرکز و نواحی تکیه‌گاه‌ها در مقاطع بحرانی مطابق با فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) ارزیابی شوند. در صورتی که ظرفیت بتن دال برای این برش کافی نباشد

می‌توان از خاموت یا گل میخ سردار و یا کلاhek برشی استفاده کرد و مطابق با فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) به طراحی آن‌ها پرداخت.

- در صورتی که مقدار $\alpha_f \frac{l_2}{l_1}$ کمتر از یک باشد تیرهای متصل به ستون از سختی لازم برخوردار نیستند و قادر نیستند کل برش موجود در اتصال دال-تیر-ستون را منتقل کنند. در این حالت بخشی از برش توسط دال و به صورت برش دو طرفه به ستون منتقل می‌شود که باید کنترل شود. در این رابطه l_1 طول دهانه‌ای است که در امتداد آن لنگر محاسبه می‌شود و l_2 طول دهانه عمود بر آن است.
- نیروی برشی دو طرفه نامتعادل ناشی از برش و لنگر ضریب‌دار دال منتقل شده به ستون باید مطابق موارد زیر مورد بررسی قرار گیرد:

- برای برش دو طرفه با لنگر ضریب‌دار منتقل شده به ستون، نیروی برشی ضریب‌دار، V_u ، باید در مقاطع بحرانی محاسبه شود. نیروی برشی ضریب‌دار مربوط به هر ترکیب از نیروی برشی ناشی از برش مستقیم و نیروی برشی منتقل شده به وسیله M_{sc} است؛ که γ_v طبق رابطه (۷-۸)، و M_{sc} در بند ۷-۱-۵-۲ پ تعریف شده است.
- بخشی از M_{sc} که به دلیل خروج از مرکزیت برش انتقال می‌یابد ($\gamma_v M_{sc}$)، باید در مرکز سطح مقطع بحرانی اعمال شود.

$$\gamma_v = 1 - \gamma_f \quad (۷-۸)$$

- تغییرات تنش برشی ضریب‌دار ناشی از $\gamma_v M_{sc}$ ، باید به صورت خطی، حول مرکز سطح مقطع بحرانی در نظر گرفته شود.

ج- مقاومت طراحی

- برای هر ترکیب بار ضریب‌دار، مقاومت طراحی باید موارد ۱ تا ۴ را، تأمین نماید.
- ۱- $\phi M_n \geq M_u$ در همه مقاطع در طول دهانه در هر جهت.
- ۲- $\phi M_n \geq \gamma_f M_{sc}$ در عرض دال (b1)
- ۳- $\phi V_n \geq V_u$ در همه مقاطع در طول دهانه در هر جهت برای برش یک طرفه.
- ۴- $\phi V_n \geq V_u$ در مقاطع بحرانی برای برش دو طرفه.
- ضریب کاهش مقاومت، ϕ ، باید مطابق با ضوابط این فصل محاسبه شود.
- M_n باید مطابق با بند فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) محاسبه شود.
- در محاسبه M_n برای دال‌های با کتیبه، ضخامت کتیبه در زیر دال، نباید از یک چهارم فاصله لبه کتیبه تا بر ستون یا سرستون بیشتر در نظر گرفته شود.

- مقاومت برشی طراحی دال‌ها در مجاورت ستون‌ها، بارهای متمرکز یا نواحی عکس‌العمل، باید برابر با بیشترین مقدار، در حالت برش یک طرفه در هر مقطع بحرانی در صفحه‌ای در عرض کل دال و برای برش دو طرفه در مقطع بحرانی مطابق با فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) محاسبه شود.
- V_n باید مطابق با فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) محاسبه شود. در صورت رعایت نحوه اعمال بار خاک در ترکیب بارها، میزان نیروی محوری هر ترکیب بار می‌تواند در محاسبه ظرفیت برشی برای مقابله با برش ضریب‌دار در همان ترکیب بار مورد استفاده قرار گیرد.

ح- کتیبه دال‌ها

- در مواردی که برای کاهش حداقل ضخامت مورد نیاز یا کاهش مقدار آرماتور منفی روی ستون‌های دال‌های تخت یا قارچی، اقدام به ایجاد کتیبه در روی ستون می‌شود، بُعد کتیبه در هر سمت محور ستون نباید کمتر از یک ششم طول دهانه (مرکز تا مرکز تکیه‌گاه‌ها) در امتداد آن دهانه در نظر گرفته شود. همچنین ضخامت کتیبه نباید کمتر از یک چهارم ضخامت دال باشد. از طرفی در محاسبه مقدار آرماتورهای منفی در ناحیه کتیبه، نباید ضخامت کتیبه را بیشتر از یک چهارم فاصله لبه کتیبه از بر ستون یا سرستون منظور کرد.
- در مواردی که برای افزایش سطح مقطع بحرانی برش از افزایش ضخامت دال در اطراف ستون استفاده می‌شود، باید کتیبه در سطح زیرین دال اجرا شود.

خ- بازشوها در سیستم دال‌ها

- در سیستم دال‌ها می‌توان بازشوهایی با هر اندازه پیش‌بینی کرد؛ مشروط بر آن که با انجام تحلیل ویژه (مانند مدل‌سازی بازشو در روش‌هایی مانند اجزا محدود) بتوان نشان داد که سیستم از مقاومت کافی برخوردار است و ضوابط مربوط به حالات حدی بهره‌برداری به ویژه ضوابط مربوط به خیز را تأمین می‌کند.
- در دال‌های با تیر، بازشوها نباید از محل تیرها عبور کنند؛ مگر آن که تحلیل قابل قبولی ارائه شود.
- در صورتی که تحلیل ویژه‌ای انجام نشود، باید ضوابط زیر را در تعیین محل و ابعاد بازشوهای دال‌های بدون تیر رعایت کرد. در تمامی موارد باید در اطراف بازشوها در هر امتداد، آرماتورهای اضافی معادل با آرماتورهای قطع شده قرار داد.
- در نواحی مشترک بین دو نوار میانی متقاطع دال، می‌توان هر بازشویی با هر اندازه‌ای پیش‌بینی کرد.
- در نواحی مشترک بین دو نوار ستون متقاطع دال، فقط بازشوهایی با ابعاد کمتر از یک هشتم عرض نوار در هر جهت می‌توان پیش‌بینی کرد.
- در محل تلاقی یک نوار ستون و یک نوار میانی، فقط یک چهارم آرماتورهای هر نوار در هر جهت را می‌توان قطع کرد.

- اگر بازشو در فاصله‌ای کم‌تر از چهار برابر ضخامت دال از محیط ستون، بار متمرکز یا سطح عکس‌العمل قرار داشته باشد، اثرات بازشو باید مطابق با فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) در محاسبات محیط برش پانچ در دال‌های بدون کلاhek برشی و یا دال‌های با کلاhek برشی در نظر گرفته شود.

د- آرماتورگذاری در دال‌های دو طرفه

- مقادیر آرماتورهای لازم در مقاطع مختلف دال در هر امتداد، بر مبنای لنگرهای خمشی ضریب‌دار وارد بر آن مقاطع محاسبه می‌شوند.
- حداقل مساحت آرماتور خمشی، $A_{s,min}$ ، برابر با $18Ag/1000$ است. این آرماتور باید در نزدیکی سطح کششی در جهت دهانه، و در عرض دال مورد نظر تعبیه شود. در صورتی که در ترکیب بارهای مختلف وجه کششی تغییر می‌کند حداقل آرماتور باید در هر دو وجه قرار گیرد.
- اگر تنش برشی بر روی مقطع بحرانی برش دو طرفه در اطراف ستون، بار متمرکز یا سطح عکس‌العمل، $v_{uv} > \phi 0.17 \lambda_s \sqrt{f'_c}$ باشد، $A_{s,min}$ که در عرض دال تعبیه می‌شود، باید رابطه ۷-۳۲ را تأمین نماید. در این رابطه b_{slab} مطابق بند ۷-۳-۶-۳ پ، α_s برای ستون‌های میانی، کناری و گوشه به ترتیب برابر ۴۰، ۳۰ و ۲۰ منظور می‌شود، ϕ ضریب کاهش مقاومت برش، و λ_s مطابق رابطه ۷-۱۰ در نظر گرفته می‌شود.

$$A_{s,min} = \frac{5v_{uv} b_{slab} b_o}{\phi \alpha_s f_y} \quad (۹-۷)$$

$$\lambda_s = \frac{2}{\sqrt{1+d/250}} \leq 1.0 \quad (۱۰-۷)$$

- پوشش بتن برای میلگردها باید مطابق فصل چهارم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) در نظر گرفته شود.
- طول گیرایی و وصله میلگردهای آجدار و میلگردهای گروه شده باید مطابق فصل ۲۱ آیین‌نامه بتن ایران (آبا) تعیین شود.
- حداقل فاصله s نباید از مقادیر قطر بزرگ‌ترین میلگرد، $1/33$ برابر قطر بزرگ‌ترین سنگدانه و ۲۵ میلی‌متر کمتر باشد.
- برای دال‌های توپر، حداکثر فاصله میلگردهای طولی آجدار، s ، در مقاطع بحرانی کم‌ترین مقدار از $2h$ و 350 میلی‌متر، و در بقیه مقاطع کم‌ترین مقدار از $2h$ و 350 میلی‌متر باشد.
- در مواردی که دال بر تیرهای لبه، ستون‌ها یا دیوارها تکیه دارد، مهار میلگردهای عمود بر لبه ناپیوسته باید موارد ۱ و ۲ را تأمین نماید.
- ۱- میلگردهای خمشی مثبت باید تا لبه دال ادامه یابند؛ و به صورت مستقیم یا با قلاب‌دار، حداقل برابر 150 میلی‌متر داخل تیرهای لبه، ستون‌ها یا دیوارها مهار شوند.

۲- میلگردهای خمشی منفی باید خم یا قلاب شوند؛ و یا به صورت دیگر در تیرهای لبه، ستون‌ها یا دیوارها به گونه‌ای مهار شوند که طول مهاری کافی از بر داخلی تیر لبه، ستون و یا دیوار تأمین گردد.

- در مواردی که دال در لبه ناپیوسته به تیر لبه یا دیوار منتهی نشود، و یا فراتر از تکیه‌گاه کنسول شود، مهار کردن میلگردهای عمود بر این لبه می‌تواند داخل دال صورت گیرد.

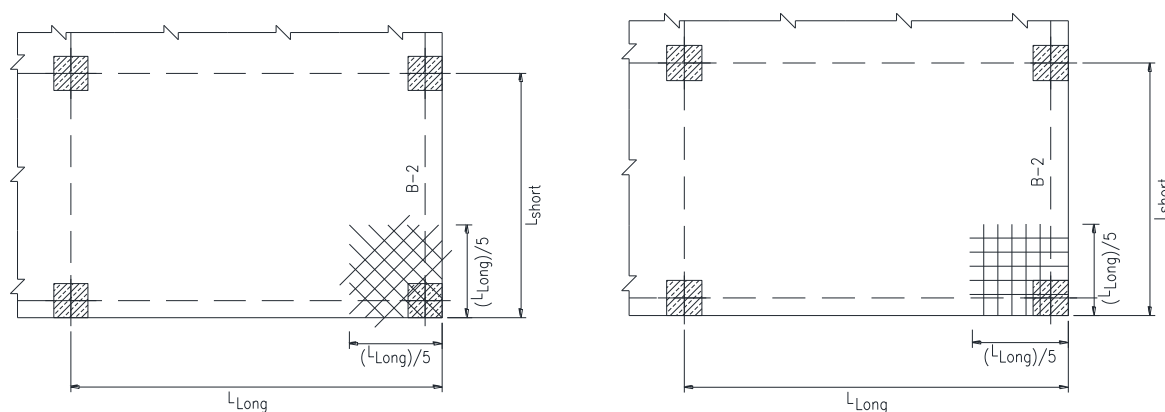
ذ- جزئیات اختصاصی آرماتور گذاری دال‌های با تیر

- برای دال‌های دو طرفه (با تیرهای میانی)، و برای دال‌های قارچی با دیوارهای لبه و یا تیرهای لبه با α_f بزرگ‌تر از یک، در گوشه‌های خارجی دال‌ها باید آرماتورهای گوشه به شرح بندهای زیر را پایین و بالای دال اضافه کرد.
- ۱- آرماتورهای گوشه به طور جداگانه در پایین و بالای دال در واحد عرض، باید قادر باشند حداکثر لنگر خمشی مثبت دال در عرض واحد را تحمل کنند.

۲- لنگر ضریب‌دار به دلیل آثار گوشه، M_{II} ، حول محوری عمود بر قطر گذرنده از گوشه در بالای دال، و حول محوری موازی قطر گذرنده از گوشه در پایین دال فرض می‌شود.

۳- میلگردهای گوشه را می‌توان در راستای موازی با قطر در بالای دال، و در راستای عمود بر قطر در پایین دال قرار داد. هم‌چنین میلگردهای گوشه را می‌توان به صورت دو شبکه متعامد و به موازات اضلاع چشمه‌ها در گوشه‌ها، در بالا و پایین دال تعبیه نمود در این حالت می‌توان از اضافه ظرفیت آرماتور موجود استفاده کرد.

۴- آرماتورهای گوشه باید در هر امتداد، از گوشه تا طولی برابر با حداقل یک پنجم دهانه بزرگ‌تر، قرار داده شوند. حداکثر فاصله این آرماتورها، ۲ برابر ضخامت دال است.



شکل ۷-۲- آرماتور گذاری ویژه گوشه دال (حالت متعامد و مورب)

ر- جزئیات اختصاصی آرماتور گذاری دال‌های بدون تیر

- در آرماتور گذاری دال‌های تخت و قارچی علاوه بر ضوابط کلی آرماتور گذاری دال‌های دو طرفه ضوابط بندهای زیر باید رعایت شوند.

- ۱- برای تعیین محل خم یا قطع کردن میلگردها باید حداقل طول‌های مندرج در شکل ۷-۱۵ رعایت شوند.
- ۲- در مواردی که طول دهانه‌های مجاور هم برابر نباشند، طول آرماتورهای منفی فراتر از بر تکیه‌گاه مطابق آن چه در شکل ۷-۳ نشان داده شده است، باید بر مبنای طول دهانه بزرگ‌تر محاسبه شود.
- ۳- خم کردن میلگردهای مثبت برای ادامه آن‌ها به عنوان آرماتور منفی به شرطی مجاز است که در تأمین طول‌های حداقل توصیه شده در شکل ۷-۳، زاویه خم بزرگ‌تر از ۴۵ درجه در نظر گرفته نشود.
- ۴- طول میلگردها نباید کوچک‌تر از مقادیر توصیه شده در شکل ۷-۳ در نظر گرفته شوند. همچنین در صورتی که دال‌ها به عنوان اعضای اصلی مقاوم در برابر بار جانبی عمل کنند، این طول باید حداقل برابر با آن چه از محاسبه به دست می‌آید، در نظر گرفته شود.
- ۵- همه میلگردهای آجدار یا سیم‌های آجدار پایین داخل نوار ستون، باید در هر جهت ادامه یابند؛ و یا با وصله مکانیکی کامل، وصله جوش شده کامل یا وصله پوششی کلاس B وصله شوند.
- ۶- حداقل دو میلگرد یا سیم آجدار پایین نوار ستون در هر جهت باید از ناحیه محدود شده به وسیله میلگردهای طولی ستون عبور نمایند، و در تکیه‌گاه‌های خارجی مهار شوند.

نوار	موقعیت	حداقل درصد A_s در مقطع	با کتیبه	بدون کتیبه
نوار ستونی	فوقانی	۵۰ درصد باقی مانده		
	تحتانی	۱۰۰ درصد		
نوار میانی	فوقانی	۱۰۰ درصد		
	تحتانی	۵۰ درصد باقی مانده		

شکل ۷-۳- حداقل طول میلگردهای آجدار در دال‌های دو طرفه بدون تیر

ز- میلگردهای برشی - خاموت‌ها

- استفاده از خاموت‌های تک پایه، U ساده، U چندگانه و خاموت بسته به عنوان میلگرد برشی مجاز است.
- در صورت استفاده از خاموت، محل قرارگیری و فاصله‌گذاری آن‌ها باید مطابق با جدول ۷-۹ باشد.

جدول ۷-۹- موقعیت اولین خاموت و محدودیت‌های فاصله‌گذاری

جهت اندازه‌گیری	تعریف اندازه‌گیری	بیشترین فاصله (mm)
عمود بر وجه ستون	فاصله از بر ستون تا اولین خاموت	$\circ/5d$
	فاصله بین خاموت‌ها	$\circ/5d$
موازی با وجه ستون	فاصله بین ساق عمودی خاموت‌ها	$2d$

۷-۱-۶- آرماتور سیستم‌های تیرچه دو طرفه

- سیستم تیرچه‌ی دو طرفه شامل ترکیب یک پارچه‌ی تیرچه‌های با فواصل منظم و یک دال فوقانی است، که برای عملکرد دو طرفه طراحی می‌شود. در صورتی که شرایط زیر برقرار نباشد این سیستم باید به صورت دال با تیر طراحی شود:

- عرض تیرچه در هر عمقی در طول آن، حداکثر برابر با 100 میلی‌متر باشد.
- ارتفاع کلی قسمت بیرون زده تیرچه حداکثر برابر با $3/5$ برابر عرض حداقل آن باشد.
- فاصله‌ی آزاد بین تیرچه‌ها حداکثر برابر با 750 میلی‌متر باشد.
- ضخامت دال پیوسته باید حداقل برابر با بزرگ‌ترین یکی از دو مقدار یک دوازدهم فاصله آزاد بین تیرچه‌ها یا 50 میلی‌متر باشد.

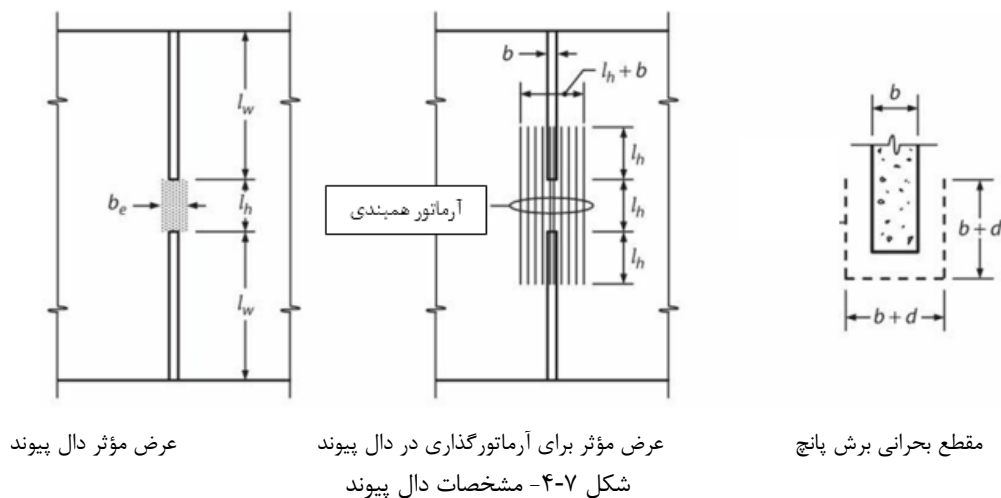
مقدار V_c در این سیستم را می‌توان $1/1$ برابر مقدار محاسبه شده در فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) در نظر گرفت.

برای انسجام سازه‌ای، حداقل یک میلگرد در پایین هر تیرچه باید پیوسته بوده و در بر تکیه‌گاه برای تأمین تنش f_y مهار شود. سطح مقطع میلگردهای عمود بر تیرچه‌ها باید با در نظر گرفتن تمرکز بارها، الزامات مقاومت خمشی دال را تأمین نماید؛ و باید حداقل برابر سطح میلگردهای جمع‌شدگی و حرارت برابر با $18Ag/1000$ باشد.

۷-۱-۷- رفتار همبندی دال و دیوارهای سازه‌ای

- اگر فاصله بین دو دیوار l_h از 8 برابر ضخامت دال کمتر باشد، در این صورت دال مانند یک تیر همبند رفتار می‌کند. در این حالت لازم است موارد زیر مد نظر قرار گیرد (شکل ۷-۴):
- عرض این دال همبند به اندازه فاصله بین دو دیوار به علاوه ضخامت دیوار است.

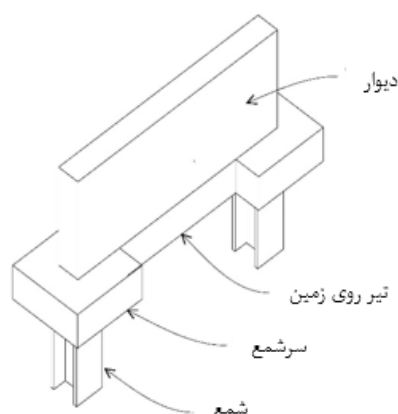
- آرماتور مورد نیاز خمشی باید در عرض دال همبند و حداقل به اندازه l_h و یا طول مهار مستقیم در کشش در دو سمت ادامه یابد. این آرماتورها باید در دو لایه بالا و پایین دیوار قرار گیرند.
- در این حالت لازم است آرماتورهای خمشی در فاصله بین دو دیوار به صورت یک درمیان با استفاده از سنجاقی و خاموت بسته مهار شوند.
- فاصله این خاموت‌ها نباید از نصف ضخامت دال، ۸ برابر قطر آرماتور طولی و ۲۴ برابر قطر آرماتور عرضی بیشتر باشد.
- در صورتی که فاصله بین دو دیوار از ۴ برابر ضخامت دال کمتر باشد باید ضوابط مربوط به تیر عمیق مطابق فصل ۱۱ آیین‌نامه بتن ایران (آبا) برای دال پیوند رعایت شود.
- در این گونه دال‌های پیوند احتمال رخداد برش پانچ در لبه دیوار نیز وجود دارد. این پانچ در یک محیط سه وجهی با اضلاعی برابر ضخامت دیوار به علاوه عمق مؤثر دال در لبه دیوار اتفاق می‌افتد. مقاومت برشی پانچ بتن باید از فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) استفاده کرد.



۲-۷- دیوارها

۱-۲-۷- کلیات

- ضوابط این فصل باید در طراحی دیوارهای بتن آرمه رعایت شوند.
- طراحی دیوارها به عنوان تیر روی زمین باید بر اساس ضوابط فصل یازدهم و پانزدهم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) انجام شود. در صورتی که این دیوارها مطابق ضوابط از نوع تیر عمیق باشند، باید ضوابط بند تیرهای عمیق در فصل یازدهم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) در مورد آن‌ها رعایت شوند.



شکل ۷-۵- رفتار دیوار به صورت تیر روی زمین که ممکن است به صورت تیر عمیق باشد

- دیوارهای حائل طره‌ای به صورت دال یک طرفه (تیر طره‌ای) و در حالت پشت‌بنددار به صورت دال دو طرفه رفتار می‌کند. در حالتی که مقطع دیوار ثابت است مقطع بحرانی در پای این دیوارها قرار دارد ولی در حالت مقطع متغیر مقطع بحرانی باید با تحلیل مناسب در ارتفاع دیوار تعیین شود.
- در طراحی دیوار حائل متکی به سقف رفتار دیوار بسته به وجود تکیه‌گاه در امتداد طول دیوار می‌تواند یک یا دو طرفه باشد. اگر فاصله تکیه‌گاه‌ها بیشتر از ۲ برابر ارتفاع آزاد دیوار باشد رفتار دیوار به صورت دال یک طرفه خواهد بود. در این حالت باید ضوابط بخش دال نیز برای این دیوارها لحاظ شود.
- طول افقی دیوار که به‌عنوان ناحیه‌ی مؤثر برای تحمل هر یک از بارهای متمرکز وارد بر دیوار در نظر گرفته می‌شود، نباید از پهنای سطح اثر بار به اضافه دو برابر ضخامت دیوار در هر طرف سطح اثر، و یا از فاصله مرکز تا مرکز بارهای متمرکز بیش‌تر باشد. طول افقی مؤثر باربری اتکایی نباید خارج از درزهای قائم دیوار قرار گیرد؛ مگر آن که بر اساس طراحی صورت گرفته، انتقال نیروها به روش مناسبی درزها صورت پذیرد.
- برای تأمین پایداری دیوارها باید آن‌ها را در مقاطع متقاطع مجاور مانند کف‌ها، بام‌ها، ستون‌ها، پشت‌بندهای دیواری، ستون‌های دیواری، دیوارهای متقاطع و شالوده‌ها مهار کرد. اتصال دیوار به دیگر قطعات باید مطابق فصل ۱۷ آیین‌نامه بتن ایران (آبا) انجام شود.

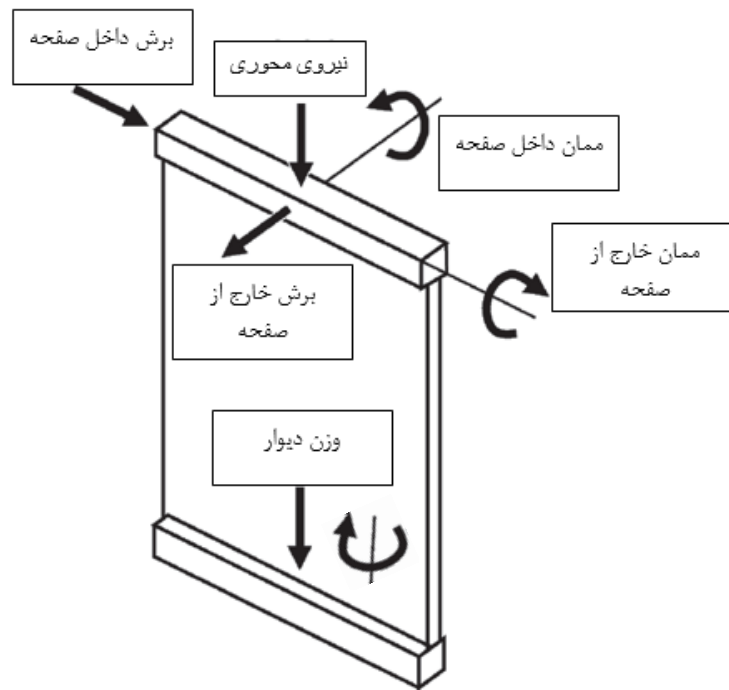
۷-۲-۲- حداقل ضخامت دیوارها

حداقل ضخامت دیوار و پوشش نهایی سازه‌های زیرزمینی که در تماس با خاک قرار دارند، برابر با ۲۵۰ میلی‌متر است.

۷-۲-۳- نیروهای طراحی

- دیوارها باید برای تمامی بارهایی که به آن‌ها وارد می‌شوند، از جمله بارهای با برون‌محوری و بارهای جانبی، طراحی شوند. در دیوارهای بیرونی ایستگاه‌ها و دیوارهایی که بار گسترده خارج صفحه به آن‌ها وارد می‌شود و

رفتار دو طرفه و یا یک طرفه در راستای افقی دارند یک لنگر خارج از صفحه حول محور قائم به وجود می‌آید که در شکل مشخص شده است. طراحی دیوار برای این نیرو در کنار طراحی برای برش داخل صفحه اهمیت زیادی دارد که باید برای آن‌ها آرماتور افقی طراحی شود که توضیحات آن در بندهای بعدی آمده است.



شکل ۷-۶- نیروهای وارد بر دیوار

- اثرات لاغری در دیوارها باید بر اساس ضوابط فصل ششم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) تعیین شوند.
- دیوارها باید برای حداکثر لنگر خمشی ضریب‌دار، M_{II} (داخل و یا خارج صفحه)، که ممکن است همراه با نیروهای محوری ضریب‌دار، P_{II} ، در هر یک از ترکیب‌های بارگذاری به دیوار وارد شود، طراحی گردند. مقدار بار محوری نهایی (ضریب‌دار) با برون‌محوری، نباید بیشتر از $\phi P_{n,max}$ مطابق فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) باشد. همچنین لنگر خمشی طراحی M_{II} باید بر اساس اثرات لاغری موضوع مطابق فصل ششم آیین‌نامه بتن ایران (آبا)، تشدید شده باشد.
- دیوارها باید برای حداکثر برش داخل صفحه و نیز برش خارج از صفحه طراحی شوند.

۷-۲-۴ - مقاومت خمشی همراه با نیروی محوری

- طراحی دیوارها در کلیه مقاطع باید بر اساس تأمین مقاومت خمشی، برشی و محوری مطابق فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) و اعمال اثر اندرکنش نیروی محوری و لنگر خمشی در هر ترکیب بار صورت گیرد.

- در دیوارهای غیر باربر، که در آن‌ها بار محوری قابل ملاحظه نیست، M_n را باید بر اساس مقاومت خمشی خالص مطابق فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) محاسبه نمود.
- در دیوارهای باربر، مقاومت اسمی محوری P_n و مقاومت اسمی خمشی M_n ، داخل یا خارج از صفحه و همچنین ظرفیت اندرکنش نیروی محوری به همراه لنگر خمشی را می‌توان مطابق با ضوابط فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) محاسبه نمود.
- به‌عنوان یک روش جایگزین، در دیوارهای زیر اثر بار محوری و لنگر خمشی خارج از صفحه، در دیوارهای با مقطع مستطیل توپر که در آن‌ها برون محوری برآیند بارهای ضریب‌دار، کم‌تر از یک ششم ضخامت دیوار است، می‌توان مقاومت محوری اسمی مقطع، P_n ، را با استفاده از رابطه تجربی زیر تعیین نمود.

$$P_n = 0.55f'_c A_g \left[1 - \left(\frac{kl_c}{32h} \right)^2 \right] \quad (۱۱-۷)$$

در این رابطه، k ضریب طول مؤثر دیوار در جهت خارج از صفحه است که باید به شرح زیر تعیین شود.

- در دیوارهای مهار شده در مقابل حرکت جانبی در بالا و پایین که در آن‌ها از چرخش حول یک یا هر دو انتها جلوگیری شده باشد: $k=0/8$
 - در دیوارهای مهار شده در مقابل حرکت جانبی در بالا و پایین که در آن‌ها از چرخش حول دو انتها (بالا و پایین دیوار) جلوگیری نشده باشد: $k=1/0$
 - در دیوارهای مهار نشده در مقابل حرکت جانبی: $k=2/0$
- l_c : طول عضو فشاری از مرکز به مرکز گره‌های انتهایی است
 h : ضخامت دیوار است.

۷-۲-۵- مقاومت برشی

- برای برش مقاوم داخل صفحه دیوار، V_n ، در هیچ مقطع افقی از دیوار، نباید بیشتر از $0.66\sqrt{f'_c}A_{cv}$ منظور شود.
- مقدار V_n از رابطه زیر محاسبه می‌شود:

$$V_n = (\alpha_c \lambda_c \sqrt{f'_c} + \rho_t f_{yt}) A_{cv} \quad (۱۲-۷)$$

ρ_t درصد آرماتور افقی دیوار است.

در این رابطه α_c ضریبی است که مطابق (الف) تا (پ) این بند تعیین می‌شود که در آن h_w ارتفاع کل دیوار از روی فونداسیون و یا پایه است:

الف- در دیوارهایی که در آن‌ها نسبت $\frac{h_w}{l_w}$ بزرگ‌تر یا مساوی ۲ است، α_c برابر با ۰/۱۷ است.

ب- در دیوارهایی که در آن‌ها نسبت $\frac{h_w}{l_w}$ کوچک‌تر یا مساوی $1/5$ است، α_c برابر با $0/25$ است.

پ- در دیوارهایی که در آن‌ها نسبت $\frac{h_w}{l_w}$ بین $1/5$ و 2 است، ضریب α_c با درون‌یابی خطی بین اعداد فوق تعیین می‌شود.

تبصره ۱: طراحی برای برش داخل صفحه منجر به محاسبه آرماتورهای افقی می‌گردد. اگر دیوار تحت لنگر خارج صفحه حول محور قائم دیوار در اثر بار گسترده عمود بر صفحه دیوار باشد لازم است آرماتورهای خمشی افقی برای این لنگر به صورت مجزا طراحی شده و به آرماتورهای برشی افقی دیوار اضافه شود. در صورتی که آرماتور حداقل برشی برای دیوار تعیین‌کننده باشد از اضافه ظرفیت آرماتورهای حداقل افقی می‌توان برای مقابله با این خمش خارج صفحه استفاده کرد. این موضوع در محل تقاطع دیوارهای انتهایی ایستگاه‌های مترو از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

تبصره ۲: در شرایطی که دیوارهای پشت‌بنددار در ایستگاه وجود دارد با توجه به پیچیدگی رفتار دو دیوار متقاطع (مانند دیوارهای برگشتی انتهایی مترو) لزوم انجام تحلیل و مدل‌سازی سه‌بعدی اجتناب‌ناپذیر است. لذا لازم است مدل سه‌بعدی برای تحلیل دیوار به همراه تمامی بخش‌های متصل به آن‌ها انجام شود و بر اساس آن نیروهای طراحی مشخص شده در شکل ۴-۱ تعیین شود و بر اساس آن طراحی و کنترل صورت گیرد.

تبصره ۳: با توجه به اینکه دیوارهای برگشتی و دیوارهای عرضی در محل تغییر مقطع در زلزله‌های شدید به مانند دیوار برشی عمل می‌کنند، پیشنهاد می‌شود در مناطق لرزه‌خیزی زیاد و خیلی زیاد (مطابق استاندارد 2800) از اجزای مرزی در طرفین این دیوارها و طولی حداقل برابر 300 میلی‌متر از هر دیوار عمود بر آن استفاده شود. ضوابط فاصله‌داری و مقدار آرماتورهای عرضی و طولی حداقل مطابق فصل بیستم آیین‌نامه بتن ایران است.

- در دیوارهای تحت اثر نیروی محوری خالص کششی، مقدار ضریب α_c در رابطه ۷-۱۳ بر اساس رابطه زیر تعیین می‌شود که در آن علامت N_u برای کشش، منفی در نظر گرفته می‌شود.

$$\alpha_c = 0.17 \left(1 + 0.29 \frac{N_u}{A_g} \right) \geq 0 \quad (7-13)$$

- مقاومت برشی خارج صفحه باید بر اساس ضوابط فصل هشتم آیین‌نامه بتن ایران (آبا) محاسبه شود.

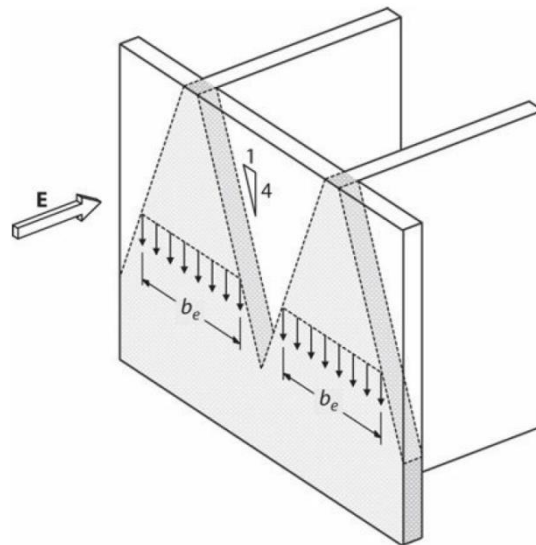
۷-۲-۶ - محدودیت‌های مقادیر آرماتورها

- آرماتور قائم و افقی دیوارهایی که عمده بار وارد بر آن‌ها ناشی از خمش و برش خارج از صفحه است، می‌بایست طبق ضوابط دال‌ها تعیین گردد. علاوه بر این در صورتی که دیوار تحت نیروی برشی داخل صفحه نیز قرار گیرد، لازم است ضوابط حداقل آرماتورهای افقی و قائم طبق ضوابط فصل ۱۳ آبا نیز کنترل گردد.

- در دیوارهای با ضخامت بیشتر از ۲۵۰ میلی‌متر، به جز دیوارهای حائل طره‌ای، هر یک از آرماتورهای قائم و افقی باید حداقل در دو شبکه، هر یک نزدیک به یک وجه دیوار در نظر گرفته شوند.
- آرماتور کششی- خمشی باید به صورت مناسبی توزیع شده و تا جایی که ممکن است، به وجه کششی نزدیک باشد.
- در مواردی که به آرماتورهای طولی برای تأمین مقاومت محوری فشاری نیاز است، و یا سطح مقطع کل آرماتور طولی A_{st} از یک درصد مساحت کل مقطع، $1\% A_g$ ، بیشتر است، باید از تنگ‌های عرضی برای مهار آرماتورهای طولی استفاده شود. در این حالت آرماتورهای طولی دیوار باید به صورت یک در میان در طول دیوار مهار شوند و تنگ‌ها باید دارای شرایط زیر باشند:
 - فاصله قائم این تنگ‌ها نباید از $1/33$ برابر قطر بزرگ‌ترین سنگدانه کمتر باشد.
 - فاصله قائم این تنگ‌ها نباید از ۴۸ برابر قطر تنگ و ۱۶ برابر قطر آرماتور طولی بیشتر باشد.
 - حداقل قطر این تنگ‌ها برای آرماتور با قطر ۳۲ میلی‌متر و کمتر برابر ۱۰ میلی‌متر و برای آرماتور با قطر بیشتر از ۳۲ برابر ۱۴ میلی‌متر است.
 - در صورت استفاده از سنجاقی لازم است این سنجاقی‌ها در یک سمت خم ۱۳۵ درجه داشته و در سمت دیگر خم آن‌ها ۹۰ درجه باشد و نحوه قرارگیری آن‌ها طوری باشد که در طول و ارتفاع جهت قرارگیری خم ۱۳۵ درجه به صورت یک در میان جابجا شود.

۷-۲-۷- دیوارهای مرکب (چندپایه)

- در صورتی که یک یا چند دیوار در راستاهای مختلف با یکدیگر برخورد کنند تشکیل مقطع بالدار می‌دهند و در این حالت ظرفیت دیوار با توجه به مقطع بالدار می‌تواند در نظر گرفته شود به شرطی که عرض مؤثر بال در مقطع بالدار با اندازه حداقل نصف فاصله تا جان مجاور و یا ۲۵ درصد کل ارتفاع دیوار در نظر گرفته شود. در این حالت در بخش‌های انتهایی فوقانی دیوار باید هر پایه به صورت مجزا مورد بررسی قرار گیرد.



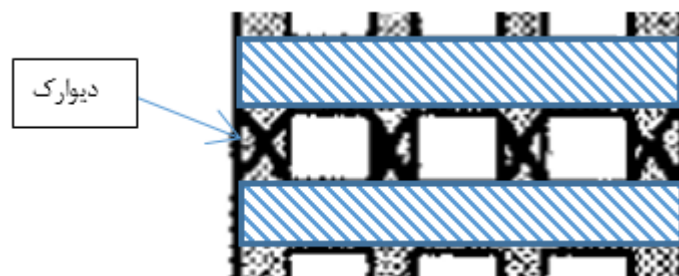
شکل ۷-۷- عرض مؤثر بال کششی و فشاری دیوار بر اساس آیین نامه

۸-۲-۷ آرماتورگذاری حداقل اطراف بازشو

- علاوه بر حداقل آرماتورهای مورد نیاز طراحی، حداقل دو آرماتور با قطر ۱۶ میلی متر یا معادل آن در دیوارهای با دو سفره آرماتور در دو جهت، و یک آرماتور با قطر ۱۶ میلی متر در دیوارهای با یک سفره آرماتور در دو جهت، باید در اطراف بازشوهای درها، پنجره ها و یا بازشوهای با اندازه مشابه تعبیه شوند. این آرماتورها باید برای توسعه تنش تسلیم میلگرد در گوشه های بازشو مهار شوند.

۹-۲-۷ تحلیل دقیق دیوارها با بازشوهای چندتایی

- هدف اصلی این بخش بررسی رفتار دیوارک هایی است که بنا به تعریف قطعات عمودی هستند که در بین دو بازشو مجاور قرار گرفته اند.

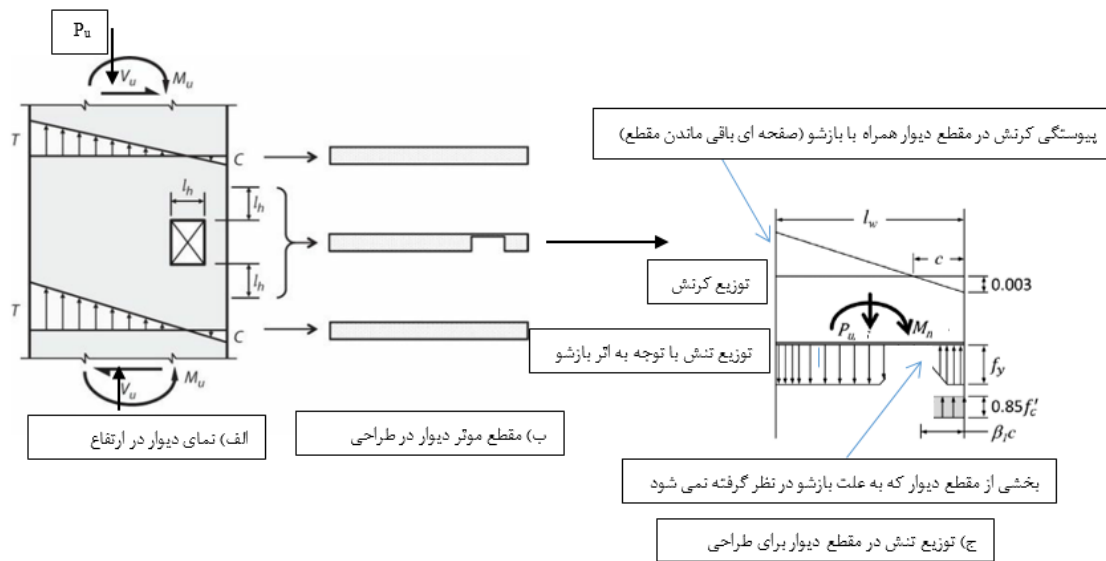


شکل ۸-۷- دیوارک در کنار بازشوهای مجاور

- در صورتی که نسبت طول به ارتفاع دیوارک کوچک‌تر یا مساوی $2/5$ باشد این اعضا رفتاری همانند ستون (احتمالاً ستون کوتاه) دارند و باید آرماتوربندی و ضوابط خمشی و برشی ستون در مورد آن‌ها در نظر گرفته شود.
- در صورتی که نسبت طول به ارتفاع دیوارک بین $2/5$ و 6 باشد به دو روش می‌توان این دیوارک‌ها را طراحی کرد. در هر حالت مدل‌سازی اجزا محدود برآورد دقیق‌تری از نیروها در المان‌های اطراف بازشو می‌دهد. روش اول همانند حالت اول (ستون مانند) و روش دوم با در لحاظ کردن موارد زیر:
 - در تعیین ظرفیت برشی می‌توان از اثرات نیروی محوری صرف نظر کرد.
 - آرماتورهای عرضی مورد نیاز باید به صورت دورگیر (با یک یا چند قطعه با رعایت طول وصله) اجرا شوند مگر اینکه تنها از یک سفره آرماتور استفاده شده باشد در این حالت آرماتور افقی تک لایه باید دارای خم انتهایی 180° درجه باشد که آرماتور قائم لبه را در بر بگیرد.
 - فاصله عمودی آرماتورهای عرضی نباید بیشتر از 150 میلی‌متر در نظر گرفته شود.
 - آرماتورهای عرضی باید حداقل تا 300 میلی‌متر فراتر از ارتفاع آزاد در بالا و پایین دیوار پایه ادامه یابند.

۷-۲-۱۰- تحلیل دقیق دیوارها با بازشوهای مجزای تکی

- در صورت وجود یک بازشو مجزا در دیوار، اثرات بازشو در انتقال نیروهای محوری، خمشی و برشی باید در نظر گرفته شود.
- در بسیاری از موارد، در نظر گرفتن نمودارهای اندرکنش نیروهای فشاری و لنگر خمشی برای مقاطع کاهش یافته، پاسخگوی نیازهای طراحی است. در این موارد حداقل چهار مقطع مجزا باید کنترل گردند. دو مقطع در داخل دیوار اصلی و بلافاصله در بالا و پایین بازشو و دو مقطع در بالا و پایین ارتفاع بازشو. در حالتی که مقاطع در داخل دیوار اصلی و بلافاصله در بالا و پایین بازشو مورد بررسی قرار می‌گیرند دو نکته زیر باید برای آن‌ها رعایت گردد:
 - الف- سطح مقطع بازشو باید از سطح مقطع دیوار در بالا و پایین دیوار کم شود
 - ب- به علت وجود دیوار در اطراف بازشو، محنی کرنش در مقطع پیوسته در نظر گرفته می‌شود.



شکل ۷-۹- تحلیل دیوار در اطراف بازشو

- با حرکت به سمت بالا و پایین در ارتفاع دیوار اثرات بازشو کم کم کاهش می یابند و در فاصله ای برابر با عرض بازشو، می توان از اثرات منفی بازشو صرف نظر کرده و مقطع دیوار را کاملاً توپر و پیوسته در نظر گرفت.
- مقاطع بالایی و پایینی در محدوده بازشو باید برای دو قسمت عمودی دیوار در دو طرف بازشو به صورت مجزا از یکدیگر در نظر گرفته شده و هر قسمت برای نیروهای وارد بر آن قسمت طراحی گردد.
- لازم است آرماتورهای افقی در بالا و پایین بازشوها مجزا تعبیه گردند. علت این امر ایجاد تداخل و گسستگی در مسیر انتقال نیروی محوری است. در اثر این گسستگی در مسیر نیرو، مسیر نیروهای محوری باید متمایل به دو طرف بازشو گردد و در اثر ایجاد این زاویه، یک میدان کشش در بالا بازشو ایجاد می گردد. جهت جلوگیری از ایجاد ترک های عمودی در بالا و پایین بازشو، لازم است تا آرماتورهای افقی جهت مقابله با این کشش در مقطع قرار گیرند. این آرماتورها، علاوه بر آرماتورهای برشی مورد نیاز دیوار می باشند و باید در دو طرف بازشو به نحو مناسبی مهار گردند.
- در حالتی ارتفاع دیوار در بالای بازشو، H_w ، کمتر از یک چهارم عرض بازشو، L_n ، باشد رفتار بخش بالایی بازشو به صورت خمشی است و همانند تیر معمولی باید تحت نیروهای وارد طراحی شود.
- اگر ارتفاع دیوار در بالای بازشو بیش از یک چهارم عرض بازشو باشد رفتار این بخش همانند تیر عمیق است و می توان بر اساس مدل بست و بند آرماتورهای افقی مورد نیاز در بالا و پایین بازشو را تعیین کرد. اصول این روش به صورت زیر است:

- در این روش تنش فشاری بالای بازشو (σ_p) بر اساس تنش فشاری متوسط در بالای دیوار تعیین می شود.

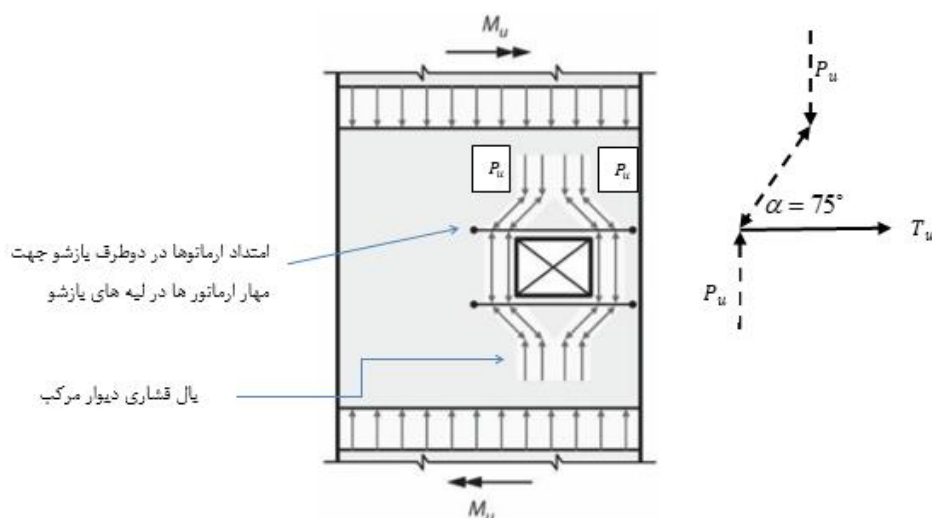
نیروی قائم حاصل از این تنش برابر است با:

$$P_u = 1.5\sigma_p \times \left(\frac{l_n}{2}\right) \times t_w \quad (۱۴-۷)$$

t_w : ضخامت دیوار

- با فرض متقارن توزیع شدن نیرو در دو طرف بازشو، و با توجه به ناچیز فرض کردن اثر بازشو در فاصله‌ای معادل با عرض بازشو زاویه در نظر گرفته شده بین محور افقی و مسیر انتقال نیرو برای محاسبه کشش ناشی از این گسستگی در مسیر انتقال بار، α ، حدود ۷۵ درجه لحاظ می‌گردد.
- از آنجاکه در طراحی این بخش جهت طراحی آرماتور کششی از نظریه تیرهای عمیق استفاده شده است، باید از ضریب کاهش مقاومت ۰/۷۵ برای طراحی آرماتور کششی استفاده نمود. توصیه می‌شود تا این آرماتورها در حداکثر ارتفاعی برابر با ضخامت دیوار در هر انتهای بازشو قرار داده شوند. بنابراین مقدار آرماتور مورد نیاز از رابطه زیر حاصل می‌گردد.

$$A_s = \frac{T_u}{\phi f_y} = \frac{P_u \cdot \cot \alpha}{0.75 f_y} = 0.36 \frac{P_u}{f_y} \quad (۱۵-۷)$$



شکل ۷-۱۰- روش بست و بند جهت تعیین آرماتور افقی بالای بازشو در حالتی که $H_w > 0.25L_n$

۷-۳- کنترل پایداری

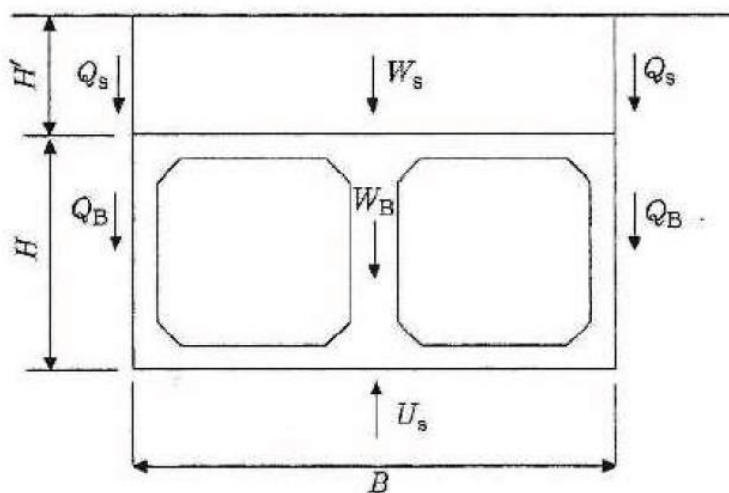
در سازه‌های زیرزمینی با توجه به اینکه وزن سازه جایگزین نسبت به وزن خاک برداشته شده معمولاً کمتر است، اگرچه به نظر می‌رسد ظرفیت باربری خاک دچار مشکل نشود اما در هر حال کنترل ظرفیت باربری خاک ضروری است. علاوه بر کنترل ظرفیت باربری خاک کنترل پایداری مجموع خاک و سازه در برابر فشار بالازدگی الزامی است.

۷-۳-۱- کنترل پایداری در برابر بالازدگی^۱

در حالات زیر کنترل بالازدگی سازه الزامی است.

- ایستگاه یا تونل با روباره با ضخامت کم
- حالتی که بخشی از سازه به سطح زمین برسد.
- سازه‌های بزرگ (با سطح زیاد)

در چنین حالتی معادله زیر می‌بایست بررسی گردد. در این معادله وزن سازه و بارهای عمودی با بار برکنش مقایسه می‌گردد. در این حالت می‌توان از مقاومت برشی خاک روباره و اصطکاک بین سازه و خاک اطراف نیز به‌عنوان نیروی مقاوم استفاده کرد (هر چند پیشنهاد می‌شود که صرف‌نظر گردد) استفاده از مقاومت برشی کفسازی مربوط به خیابان غیرمجاز است.



شکل ۷-۱۱- کنترل برکنش

$$\frac{W_s + W_B + 0.7(Q_s + Q_B)}{U_s} \leq 1.35 \quad (۷-۱۶)$$

U_s : مقدار نیروی بالازدگی وارد بر کف تونل (ایستگاه) بر اساس حداکثر ارتفاع تراز آب زیرزمینی

$$U_s = \gamma_w h B \quad (۷-۱۷)$$

γ_w : وزن مخصوص آب (kN/m^3)

h : حداکثر تراز قابل پیش‌بینی آب زیرزمینی (m)

B : عرض ایستگاه (m)

^۱ Uplift

W_B : وزن سازه (kN)

W_s : وزن روباره در عرض مؤثر (kN)

$$W_s = \gamma_s B \quad (۱۸-۷)$$

γ_s : وزن مخصوص خاک (شامل آب) (kN/m^3)

Q_s : مقاومت برشی خاک روباره (kPa)

Q_B : مقاومت اصطکاکی بین سازه و خاک (kPa)

$$Q_s = H'(c_s + k_0 \sigma'_{vs} \tan \phi_s) \quad (۱۹-۷)$$

$$Q_B = H'(c_B + k_0 \sigma'_{vB} \tan \phi_B) \quad (۲۰-۷)$$

C_s و C_B : چسبندگی خاک اطراف تونل و خاک سربار تونل (kPa)

σ'_{vs} و σ'_{vB} : فشار مؤثر خاک در مرکز سربار تونل و مرکز تونل (kPa)

ϕ_s : زاویه اصطکاک داخلی خاک سربار تونل

ϕ_B : زاویه اصطکاک داخلی بین مصالح تونل و خاک اطراف که می‌توان $\frac{2}{3}$ زاویه اصطکاک داخلی خاک اطراف تونل در

نظر گرفت

پیشنهاد می‌شود کنترل بالازدگی بدون در نظر گرفتن اثر مثبت Q_s و Q_B انجام گردد.

در صورتی که رابطه فوق ارضا نشود می‌توان مقاومت سازه را زیاد کرد یا به وسیله مهارهایی کف و یا دیوارها را بر خاک

اطراف دوخت.

پیوست ۱

دیاگرام فشار ظاهری خاک (AEP)

برای دیوارهای مهار شده

فشار ظاهری جانبی خاک^۱، بر اساس تجربیات کارهای مشابه و برای طراحی اولیه کاربرد دارد. دیاگرام‌های بار ظاهری برای طراحی اولیه و احتمالاً تخمین حد بالای بار وارد بر دیوار و اجزای مهار به کار می‌روند. در هر حال استفاده از این دیاگرام‌ها به تنهایی پاسخ گوی نیاز طراحی نیست و لذا در طراحی مرحله دوم مجاز نیست.

پ-۱-۱- فشار ظاهری خاک برای دیوارهای مهار^۲

الف- خاک‌های دانه‌ای

فشار خاک بر دیوارهای مهار موقت یا دائمی می‌تواند با به شکل زیر تعیین گردد. ماکزیمم مقدار دیاگرام p_a به صورت زیر تعیین می‌گردد:

برای دیوار با یک ردیف انکر:

$$p_a = k_a \gamma'_s H \quad (\text{پ-۱-۱})$$

برای دیوار با ترازهای متعدد انکر:

$$p_a = \frac{k_a \gamma'_s H^2}{1.5H - 0.5H_1 - 0.5H_{n+1}} \quad (\text{پ-۱-۲})$$

p_a : ماکزیمم مقدار فشار دیاگرام (kPa)

k_a : ضریب فشار محرک خاک

γ'_s : وزن مخصوص مؤثر خاک (kN/m^3)

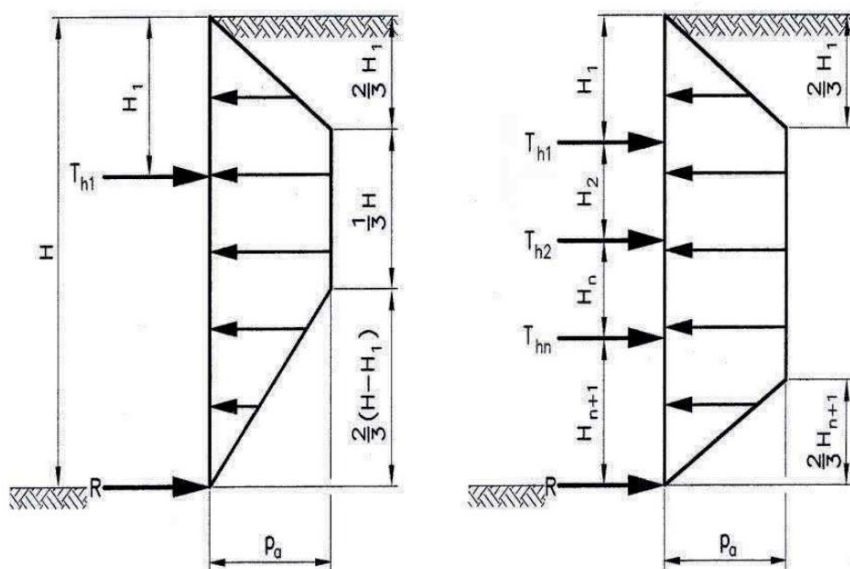
H : عمق نهایی خاک‌برداری (m)

H_1 : فاصله بالاترین انکر تا سطح زمین (m)

H_{n+1} : فاصله پایین‌ترین انکر تا کف گود (m)

^۱ Apparent Earth Pressure(AEP)

^۲ Anchored Wall



شکل پ-۱-۱- فشار ظاهری خاک بر دیوارهای انکر شده در روش ساخت بالا به پایین و خاک بدون چسبندگی دیوار با یک و چند ردیف انکر

علاوه بر روابط ارائه شده برای تعیین p_a ، رابطه مربوط به خاک‌های مهار شده با استرات نیز به عنوان حداکثر مقدار دیاگرام می‌بایست بررسی گردد.

الف- خاک‌های ریزدانه

در خاک‌های چسبنده توزیع فشار ظاهری خاک به عدد پایداری، N_s ، بستگی دارد که به صورت زیر تعریف می‌گردد:

$$N_s = \frac{\gamma_s H}{S_u} \quad (\text{پ-۱-۳})$$

γ_s : وزن مخصوص کل خاک (kN/m^3)

H: عمق کل حفاری (m)

S_u : مقاومت برشی زهکشی نشده متوسط خاک (kPa)

• خاک‌های سخت ($N_s \leq 4$)

برای دیوارهای موقت انکر شده در این نوع خاک چسبنده توزیع فشار ظاهری مانند شکل ۱، ۷، ۵، ۱۱، ۳ است. اما مقدار ماکزیمم دیاگرام از رابطه زیر تعیین می‌گردد.

$$p_a = 0.2\gamma_s H \sim 0.4\gamma_s H \quad (\text{پ-۱-۴})$$

در نبود اطلاعات دقیق و تجربیات مشابه، زمانی که انکرها با ۷۵ درصد بار طراحی (غیر ضریب‌دار) یا کمتر قفل شده‌اند مقدار p_a برابر با $0.3\gamma_s H$ و زمانی که انکرها با ۱۰۰ بار طراحی (غیر ضریب‌دار) قفل شده‌اند مقدار p_a برابر با $0.4\gamma_s H$ است.

برای انکرهای دائم در خاک چسبنده سخت توزیع فشار ظاهری زمین مانند خاک‌های دانه‌ای است. k_a بر اساس زاویه اصطکاک زهکشی شده خاک چسبنده تعیین می‌گردد. در دیوارهای انکر شده دائم ملاک طراحی ماکزیمم مقدار حالت موقت و دائم خواهد بود.

• خاک‌های نرم و متوسط ($N_s \geq 6$)

در این خاک‌ها فشار زمین وارد دیوار موقت یا دائم با توجه به شکل (۳-۱۴) تعیین می‌گردد. مقدار حداکثر فشار دیاگرام نیز از رابطه زیر تعیین می‌گردد:

$$p_a = k_a \gamma_s H \quad (\text{پ-۱-۵})$$

$$k_a = 1 - \frac{4S_u}{\gamma_s H} + 2\sqrt{2} \frac{d}{H} \left(1 - \frac{5.14S_{ub}}{\gamma_s H} \right) \geq 0.22 \quad (\text{پ-۱-۶})$$

γ_s : وزن مخصوص خاک (kN/m^3)

H : عمق نهایی خاک‌برداری (m)

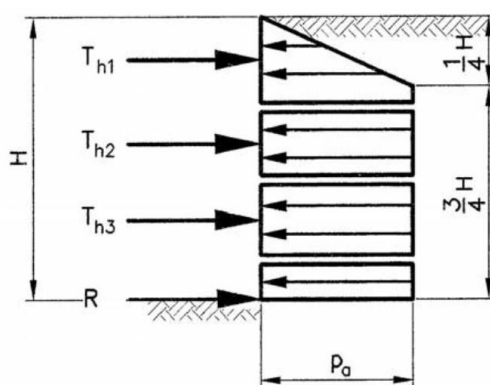
S_u : مقاومت زهکشی نشده خاک پشت سازه (kPa)

S_{ub} : مقاومت زهکشی نشده خاک زیر کف حفاری (kPa)

d : عمق سطح محتمل پایه زیر کف حفاری (m)

مقدار d از ضخامت لایه خاک نرم (تا متوسط) چسبنده زیر کف حفاری تا حداکثر مقدار $\frac{B_e}{\sqrt{2}}$ که B_e عرض مقطع

حفاری است در نظر گرفته می‌شود.



شکل پ-۱-۲- توزیع فشار ظاهری خاک در دیوارهای انکر شده از بالا به پایین در خاک‌های نرم تا متوسط چسبنده

برای خاک‌های چسبنده با $4 < N_s < 6$ حداکثر مقدار p_a از دو روش ارائه شده می‌بایست مدنظر قرار گیرد.

پ-۱-۲- فشار ظاهری خاک برای دیوارهای مهار شده با استرات

الف- دیاگرام فشار ظاهری خاک در خاک‌های دانه‌ای

در این حالت توزیع فشار خاک مطابق شکل ۳-۱۶ است و حداکثر مقدار بار دیاگرام نیز مطابق رابطه زیر است:

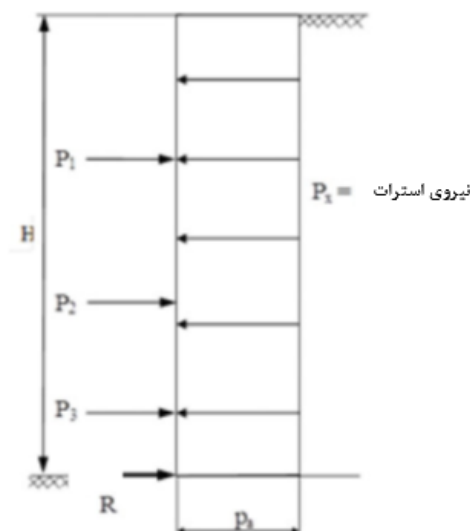
$$p_a = 0.65k\gamma_s H \quad (\text{پ-۱-۷})$$

k: مقدار متوسط فشار خاک در حالت سکون و محرک برای دیوارهای با صلبیت نسبی (دیوار دیافراگمی، شمع ممانی،

شمع سکانتی) و ضریب فشار محرک خاک برای دیوارهای انعطاف‌پذیر (شیت پایل و یا شمع فاصله‌دار سازه نگهبان)

γ_s : وزن مخصوص خاک (اگر خاک زیر تراز آب باشد باید از وزن مخصوص غوطه‌ور استفاده گردد) (kN/m^3)

H: عمق نهایی خاک‌برداری (m)



شکل پ-۱-۳- فشار ظاهری خاک دیوارهای مهار شده (استرات) در خاک بدون چسبندگی

P_1 : نیرو در بالاترین مهار گود (kN)

P_2 : نیرو در مهار نزدیک به بالاترین مهار گود (kN)

P_n : نیرو در مهار n ام گود (kN)

ب- دیاگرام فشار ظاهری خاک در خاک‌های ریزدانه

در خاک چسبنده توزیع فشار ظاهری خاک و مقدار آن و مانند حالت دیوارهای مهاری شده است.

مراجع

مراجع

- 1) ACI (1977), "Recommended Practice for Design and Construction of Concrete Bins, Silos and Bunkers for Storing Granular Materials," ACI Committee 313 Report (revised 1983, 1991 now MCP 4\ 39pp.
- 2) ACI Committee, and International Organization for Standardization. "Building code requirements for structural concrete (ACI 318-19) and commentary." American Concrete Institute, 2019.
- 3) AISC Committee. "Specification for structural steel buildings (ANSI/AISC 360-10)." American Institute of Steel Construction, Chicago-Illinois (2010).
- 4) Alejano, L. R., Alonso, E., Rodriguez-Dono, A., and Fdez-Manin, G., 2010. Application of the convergence-confinement method to tunnels in rock masses exhibiting Hoek–Brown strain-softening behavior. *International Journal of Rock Mechanics & Mining Sciences*, 47 (1): 150–160.
- 5) American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) (2012) "AASHTO LRFD Bridge Design Specifications 4th Edition", Washington, D.C.
- 6) Anderson, Donald G. Seismic analysis and design of retaining walls, buried structures, slopes, and embankments. Vol. 611. Transportation Research Board, 2008.
- 7) ASCE. "Minimum design loads for buildings and other structures." American Society of Civil Engineers, 2013.
- 8) British Tunneling Society. Tunnel lining design guide. Thomas Telford, 2004.
- 9) Bray, J. D., T. Travasarou, Tand J. Zupan. 2010. Seismic Displacement Design of Earth Retaining Structures. In Proc., ASCE Earth Retention Conference 3, Bellevue, WA. American Society of Civil Engineers, Reston, VA, pp. 638–655.
- 10) Briaud, Jean-Louis, and Larry Tucker. Design and construction guidelines for downdrag on uncoated and bitumen-coated piles. Vol. 393. National Academy Press, 1997.
- 11) Burland, J.B, Assessment of Risk of Damage to Buildings due to Tunneling and Excavation. In: Ishihara (ed.): *Earthquake Geotechnical Engineering*. Balkema, 1997, pp.1189–1201.
- 12) Cheney, R. and R. Chassie. 2000. Soils and Foundations Workshop Reference Manual, NHI-00-045. National Highway Institute, Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation, Washington, DC.
- 13) FHWA-HI-88-042 or ADSC-TL-4. Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation, Washington, DC, p. 564.
- 14) F.H.W.A. Technical manual for design and construction of road tunnels-Civil elements. U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration. Publication No. FHWA-NHI-10-034, December 2009.
- 15) Guglielmetti, Vittorio, et al., eds. Mechanized tunneling in urban areas: design methodology and construction control. Taylor & Francis, 2008.
- 16) Hannigan, P. J., G. G. Goble, G. Thendean, G. E. Likins, and F. Rausche. 2006. Design and Construction of Driven Pile Foundations, FHWA-NHI-05-042 and NHI-05-043, Federal Highway Administration, U.S. department of Transportation, Washington, D.C., Vols. I and

II.

- 17) Hashash, Youssef MA, et al. "Seismic design and analysis of underground structures." Tunneling and underground space technology 16.4 (2001): 247-293.
- 18) Ishihara, K. and M. Yoshimine. 1992. "Evaluation of Settlements in Sand Deposits Following Liquefaction during Earthquakes." Soils and Foundations, JSSMFE, Vol. 32, No. 1, March, pp. 173–188.
- 19) ITA (2000) International tunneling association, working group No. 2: guidelines for the design of shield tunnel lining. Tunneling and Underground Space Technology, 15, 303-331.
- 20) Kavazanjian, E., Jr., N. Matasovi , T. Hady-Hamou, and P. J. Sabatini. 1997. Design Guidance: Geotechnical Earthquake Engineering for Highways. Geotechnical Engineering Circular No. 3, Report No. FHWA-SA-97-076. Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation, Washington, DC.
- 21) Lazarte, Carlos A., et al. Soil nail walls reference manual. No. FHWA-NHI-14-007. 2015.
- 22) Loganathan, Nagen, An Innovative Method for Assessing Tunneling-Induced Risks to Adjacent structures., Parsons Brinckerhoff, Inc., New York, NY, January 201.
- 23) Metro. 2012. Metro Rail Design Criteria, Section 5 Structural/Geotechnical, revised January 25, 2012.
- 24) National Fire Protection Association. "NFPA 220-Standard on types of building construction." (1999).
- 25) National Fire Protection Association. NFPA 130: standard for fixed guideway transit and passenger rail systems. NFPA, 2003.
- 26) National Highway Institute (US), et al. Technical manual for design and construction of road tunnels--civil elements. AASHTO, 2010.
- 27) Panet, M. "Analysis of convergence behind the face of a tunnel." (1982).
- 28) Penzien, J., 2000. Seismically -induced racking of tunnel linings. Int.J. Earthquake Eng. Struct. Dyn. 29, 683_691.
- 29) Potyondy, J. G. 1961. "Skin Friction between Various Soils and Construction Materials," G otechnique. Vol. 11, No. 4, pp. 339–353.
- 30) Rankin, W.J.: Ground Movements Resulting from Urban Tunneling: Predictions and Effects. Eng. Geol. of Underground Movements (1988), pp.79–92.
- 31) Reese, L. C., and M. W. O'Neill. 1988. Drilled Shafts: Construction Procedures and Design Methods,
- 32) Sabatini, P. J., D. G. Pass, and R. C. Bachus. Geotechnical engineering circular no. 4: Ground anchors and anchored systems. No. FHWA-IF-99-015. 1999.
- 33) TEC (2016) Tunnel Engineering Committee, Standard Specifications for Tunneling - 2016: Cut-and-Cover Tunnels. Japan Society of Civil Engineers, Tokyo, Japan
- 34) TEC (2016) Tunnel Engineering Committee, Standard Specifications for Tunneling - 2016: mountain tunnels, Japan Society of Civil Engineers, Tokyo, Japan
- 35) Tokimatsu, K. and B. Bolton Seed. 1987. Evaluation of Settlements in Sands due to Earthquake Shaking. Journal of Geotechnical Engineering. American Society of Civil

- Engineers, Vol. 113, No. 8, pp. 861–878.
- 36) Tomlinson, M. J. 1986. Foundation Design and Construction, Fifth Edition. Longman Scientific and Technical, London, p. 842.
 - 37) USACE. EM 1110-2-2901, Engineering and Design, Tunnels and Shafts in Rock. U.S. Army Corps of Engineers, Washington, DC, 1997.
 - 38) Vorobieff, G., and L. LOUIS. Guide to road tunnels part 2: planning, design and commissioning. No. AGRT02-19. 2019.
 - 39) Wang, J.-N., 1993. Seismic Design of Tunnels: A State-of-the-Art Approach, Monograph, monograph 7. Parsons, Brinckerhoff, Quade and Douglas Inc, New York.
 - 40) Wells, D.L., Coppersmith, K.J., 1994. New empirical relationships among magnitude, rupture length, rupture width, rupture area, and surface displacement. Bull. Seismol. Soc. Am. 84 Ž4., 974_1002.
 - 41) Yang, Y., Zhou, J., Xu, F., Xing, H. (2016). An Experimental Study on the Water-Induced, Advances in Materials Science and Engineering, pp: 1-12.
 - 42) Zhou, H., Zhang, C., Li, Z., Hu, D., Hou, J. (2014). Analysis of mechanical behavior of soft rock s and stability control in deep tunnels, Journal of Rock Mechanics and Geotechnical Engineering, Vol. 6, pp: 219-226.

۴۳) آیین‌نامه بارگذاری پل‌ها (نشریه شماره ۱۳۹)، تجدید نظر اول، ۱۳۷۹

۴۴) آیین‌نامه بتن ایران (آبا)، تجدید نظر دوم، سازمان برنامه و بودجه کشور، ۱۴۰۰

۴۵) آیین‌نامه طراحی ساختمان‌ها در برابر زلزله، استاندارد ۲۸۰۰ (ویرایش چهارم)، مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، ۱۳۹۳

۴۶) دستورالعمل بهسازی سازه‌های موجود (نشریه ۳۶۰)، سازمان مدیریت و برنامه کشور، ۱۳۸۵

۴۷) دستورالعمل طراحی سازه‌های ساحلی، نشریه ۳۶۱، وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۲

۴۸) راهنمای طراحی دیوارهای حائل، تجدید نظر اول، سازمان برنامه و بودجه کشور، ۱۳۹۶

۴۹) مبحث دهم مقررات ملی ساختمان، وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۲

۵۰) مبحث ششم مقررات ملی ساختمان، وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۲

۵۱) مبحث هفتم مقررات ملی ساختمان، وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۲

خواننده گرامی

امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور، با گذشت بیش از پنجاه سال فعالیت تحقیقاتی و مطالعاتی خود، افزون بر هشتصد عنوان نشریه تخصصی - فنی، در قالب آیین نامه، ضابطه، معیار، دستورالعمل، مشخصات فنی عمومی و مقاله، به صورت تالیف و ترجمه، تهیه و ابلاغ کرده است. ضابطه حاضر در راستای موارد یاد شده تهیه شده، تا در راه نیل به توسعه و گسترش علوم در کشور و بهبود فعالیت های عمرانی به کار برده شود. فهرست نشریات منتشر شده در سال های اخیر در سایت اینترنتی nezamfanni.ir قابل دستیابی می باشد.

**Islamic Republic of Iran
Plan and Budget Organization**

**Specifications for
Design of Urban and Suburban
Railway Stations
Vol.II:
Structural Design**

No.804-2

Last Edition 09/10/2021

Deputy of Technical and Infrastructure
Development Affairs

Department of Technical and Executive
Affairs, Consultants and Contractors

nezamfanni.ir

2021

این ضابطه

با عنوان جلد دوم «ضوابط طراحی
ایستگاه‌های قطار شهری و حومه» ملاک
طراحی سازه ایستگاه‌ها در خطوط قطار شهری
و حومه‌ای کشور است.

جمهوری اسلامی ایران
سازمان برنامه و بودجه کشور

ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه (جلد سوم – ضوابط تاسیسات عمومی)

ضابطه شماره ۳ – ۸۰۴

آخرین ویرایش ۱۴۰۰/۰۴/۱۷

معاونت فنی، امور زیربنایی و تولیدی
امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران

nezamfanni.ir

۱۴۰۰

شماره: ۱۴۰۰/۴۲۲۷۷۵	بخشنامه به دستگاه‌های اجرایی، مهندسان مشاور و پیمانکاران
تاریخ: ۱۴۰۰/۰۸/۳۰	
موضوع: ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه	
در چارچوب ماده (۳۴) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور موضوع نظام فنی و اجرایی یکپارچه، ماده (۲۳) قانون برنامه و بودجه و آیین‌نامه استانداردهای اجرایی طرح‌های عمرانی، به پیوست ضابطه شماره ۸۰۴ امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران، با عنوان «ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه» در قالب ۳ جلد زیر و از نوع گروه سوم ابلاغ می‌شود: جلد اول : ضوابط معماری جلد دوم : ضوابط سازه جلد سوم: ضوابط تاسیسات عمومی رعایت مفاد این ضابطه در صورت نداشتن ضوابط بهتر، از تاریخ ۱۴۰۱/۰۱/۰۱ الزامی است. امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران این سازمان دریافت‌کننده نظرات و پیشنهادهای اصلاحی در مورد مفاد این ضابطه بوده و اصلاحات لازم را اعلام خواهد کرد.  سید مسعود میرزاظمی	

اصلاح مدارک فنی

خواننده گرامی:

امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور، با استفاده از نظر کارشناسان برجسته مبادرت به تهیه این ضابطه نموده و آن را برای استفاده به جامعه مهندسی کشور عرضه نموده است. با وجود تلاش فراوان، این اثر مصون از ایراد و اشکال نیست.

از این رو، از شما خواننده گرامی صمیمانه تقاضا دارد در صورت مشاهده هرگونه ایراد و اشکال فنی مراتب را به صورت زیر

گزارش فرمایید:

۱- شماره بند و صفحه موضوع مورد نظر را مشخص کنید.

۲- ایراد مورد نظر را به صورت خلاصه بیان دارید.

۳- در صورت امکان متن اصلاح شده را برای جایگزینی ارسال نمایید.

۴- نشانی خود را برای تماس احتمالی ذکر فرمایید.

کارشناسان این امور نظرهای دریافتی را به دقت مطالعه نموده و اقدام مقتضی را معمول خواهند داشت.

پیشاپیش از همکاری و دقت نظر جنابعالی قدردانی می شود.

نشانی برای مکاتبه: تهران، میدان بهارستان، خیابان صفی علی شاه - مرکز تلفن ۳۳۲۷۱

سازمان برنامه و بودجه کشور، امور نظام فنی و اجرایی

Email: nezamfanni@mporg.ir

web: nezamfanni.ir

بسمه تعالی

پیشگفتار

کارکرد اصلی ضوابط طراحی، پدید آوردن ساختارهایی است که بواسطه قوانین و الزامات موجود در آن محصول فرایند طراحی را به سمت تحقق اهداف بالادست و اولویت‌ها راهبری و این امر را در دستگاه‌های اجرایی ساماندهی و هماهنگ کند. آنچه در این میان اهمیت دارد تابعیت ضوابط طراحی بخش‌های گوناگون یک پروژه از اهدافی مشخص و شفاف است و به این واسطه یکپارچگی و انسجام در فصول مختلف ضوابط حفظ خواهد شد و مجموعه نهایی می‌تواند راهنمای طراحان و تصمیم‌گیران در پیشبرد طرح مربوط باشد.

از این رو، امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور در چارچوب ماده ۳۴ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه و ماده ۲۳ قانون برنامه و بودجه، پس از تهیه «شرح خدمات مطالعات جامع حمل و نقل شهری و حومه» (ضابطه شماره ۳۱۴) و «شرح خدمات مطالعات تفصیلی حمل و نقل همگانی و امکان‌سنجی حمل و نقل ریلی شهری و حومه» (ضابطه شماره ۷۷۷)، «**ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه**» را در قالب سه جلد تهیه نموده است:

جلد اول : ضوابط معماری

جلد دوم : ضوابط سازه

جلد سوم: ضوابط تاسیسات عمومی

علی‌رغم تلاش، دقت و وقت زیادی که برای تهیه این مجموعه صرف گردید، این مجموعه مصون از وجود اشکال و ابهام در مطالب آن نیست. لذا در راستای تکمیل و پربار شدن این ضابطه از کارشناسان محترم درخواست می‌شود موارد اصلاحی را به امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال کنند. کارشناسان سازمان پیشنهادهای دریافت شده را بررسی کرده و در صورت نیاز به اصلاح در متن ضابطه، با همفکری نمایندگان جامعه فنی کشور و کارشناسان مجرب این حوزه، نسبت به تهیه متن اصلاحی، اقدام و از طریق پایگاه اطلاع‌رسانی نظام فنی و اجرایی کشور برای بهره‌برداری عموم، اعلام خواهند کرد. به همین منظور و برای تسهیل در پیدا کردن آخرین ضوابط ابلاغی معتبر، در بالای صفحات، تاریخ تدوین مطالب آن صفحه درج شده است که در صورت هرگونه تغییر در مطالب هر یک از صفحات، تاریخ آن نیز اصلاح خواهد شد. از این‌رو همواره مطالب صفحات دارای تاریخ جدیدتر معتبر خواهد بود.

حمیدرضا عدل

معاون فنی، امور زیربنایی و تولیدی

پاییز ۱۴۰۰

تهیه و کنترل «ضوابط طراحی ایستگاه‌های قطار شهری و حومه
(جلد سوم- ضوابط تاسیسات عمومی) » [ضابطه شماره ۳-۸۰۴]

اعضای گروه تهیه‌کننده:

وحید علی اکبر	شرکت مهندسين مشاور پژوهش	فوق لیسانس مهندسی مکانیک
محمد امین ستوده حقیقی فرد	شرکت مهندسين مشاور پژوهش	لیسانس مهندسی برق
مائدة بابانیانوری	شرکت مهندسين مشاور پژوهش	لیسانس مهندسی مکانیک

اعضای گروه هدایت و راهبری (سازمان برنامه و بودجه کشور):

وحید سعیدیان	معاون امور راه و ترابری و مدیریت عمران شهری و روستایی
علیرضا توتونچی	معاون امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران
فرزانه آقارمضانعلی	رئیس گروه امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران
زینب سقایی نوش آبادی	کارشناس امور نظام فنی اجرایی، مشاورین و پیمانکاران

فهرست مطالب

بخش اول: تاسیسات الکتریکی.....	أ
۱- مقدمه.....	۱
۲- تاسیسات الکتریکی ویژه.....	۱
۳- تاسیسات الکتریکی ناویژه.....	۱
۴- مبانی طراحی تاسیسات الکتریکی.....	۳
۵- سطوح ولتاژ.....	۴
۶- درجه حفاظت (مطابق با IEC 60529).....	۵
۷- شرح برخی از کدهای مورد استفاده در گزارش.....	۵
فصل ۱: سیستم روشنایی.....	۷
۱-۱- کلیات.....	۹
۲-۱- مشخصات کلی سیستم روشنایی.....	۹
۳-۱- چراغ‌های روشنایی.....	۱۱
۴-۱- نحوه آرایش چراغ‌ها در فضاهای مختلف.....	۱۱
۵-۱- سیستم روشنایی اضطراری.....	۱۲
۶-۱- روشنایی ایمنی.....	۱۲
۷-۱- حفاظت و کنترل روشنایی.....	۱۳
۸-۱- عکس‌ها و علایم شب تاب.....	۱۴
۹-۱- لوله‌ها، سیم‌ها و مدارات سیستم روشنایی.....	۱۴
۱۰-۱- طراحی و محاسبات روشنایی.....	۱۴
۱۰-۱-۱- ضریب بهره‌برداری با توجه به شرایط فضا از نظر وجود آلودگی.....	۱۵
۱۰-۱-۲- ضریب یکنواختی نور.....	۱۵
۱۱-۱- انتخاب نوع چراغ از نقطه نظر منبع نور.....	۱۶
۱۲-۱- سایر مشخصات چراغ.....	۱۶
فصل ۲: همبندی.....	۱۹
۱-۲- کلیات.....	۲۱
۲-۲- روش طراحی و اجرا.....	۲۱
۱-۲-۲- ترسیم نقشه‌های همبندی.....	۲۱
۲-۲-۲- جزییات ایجاد شبکه همبندی.....	۲۲
۳-۲-۲- سطح مقطع هادی همبندی.....	۲۴

فصل ۳: الزامات طراحی زیرساخت‌های توزیع نیرو ۲۵

۲۷	 کلیات	۱-۳
۲۷	 لوله کشی برق	۲-۳
۳۲	 سینی و لدر کابل	۳-۳
۳۶	 سیم کشی و کابل کشی	۴-۳
۳۸	 کلید و پریزها	۵-۳

فصل ۴: محاسبات سطح مقطع سیم و کابل ۴۱

۴۳	 کلیات	۱-۴
۴۳	 محاسبه جریان بار (IFLA)	۲-۴
۴۳	 مدارهای روشنایی	۱-۲-۴
۴۳	 مدارهای پریر	۲-۲-۴
۴۳	 بارهای مکانیکی	۳-۲-۴
۴۴	 جریان نامی تابلوهای توزیع	۴-۲-۴
۴۴	 جریان نامی فیدرهای پریر	۵-۲-۴
۴۵	 جریان نامی فیدر بارهای مکانیکی	۶-۲-۴
۴۵	 جریان نامی کلید اصلی تابلو توزیع	۷-۲-۴
۴۵	 جریان نامی فیدر بارهای الکتریکی متفرقه	۸-۲-۴
۴۵	 انتخاب سطح مقطع کابل یا سیم بر اساس جریان نامی کلید بالادست	۳-۴
۴۸	 محاسبه افت ولتاژ در انتهای مسیر	۴-۴
۵۰	 محاسبه حداقل جریان اتصال کوتاه در انتهای مسیر	۵-۴

فصل ۵: سیستم توزیع نیرو ۵۱

۵۳	 کلیات	۱-۵
۵۴	 تابلو M.D.B(S&N)	۲-۵
۵۴	 تابلو M.L.P(S&N)	۳-۵
۵۴	 تابلوهای L.P(1...N)	۴-۵
۵۴	 تابلوهای M.M.P(S&M)	۵-۵
۵۵	 تابلوهای M.P(1...N)	۶-۵
۵۵	 تابلو ETLP1&2	۷-۵
۵۵	 برخی از الزامات طراحی تابلوهای برق ایستگاه‌های مترو	۸-۵
۵۷	 نمونه برگه اطلاعاتی تابلو ایستاده و دیواری	۹-۵

فصل ۶: سیستم مخابرات ۵۹

۶۱	سیستم تلفن.....	۱-۶-
۶۲	سیستم تلفن داخلی در ایستگاه.....	۱-۱-۶-
۶۲	سیستم تلفن‌های عمومی	۲-۱-۶-

بخش دوم: تاسیسات مکانیکی..... ۶۳

۶۵	مقدمه	
----	-------------	--

فصل ۱: تهویه و تهویه مطبوع فضاهای غیرعمومی در ایستگاه‌های قطار شهری..... ۶۷

۶۹	کلیات و حدود کاربرد و الزامات عملکردی.....	۱-۱-
۶۹	کدها و استانداردها	۱-۱-۱-
۷۰	روش طراحی	۲-۱-۱-
۷۱	الزامات تعمیرات و نگهداری	۳-۱-۱-
۷۲	کیفیت مصالح و تجهیزات	۴-۱-۱-
۷۳	طراحی تهویه مطبوع.....	۲-۱-
۷۳	الزامات کلی طراحی.....	۱-۲-۱-
۷۴	نرخ تهویه.....	۲-۲-۱-
۷۵	هوای تازه- فضاهای با حضور نیروی انسانی	۳-۲-۱-
۷۵	شرایط آسایش کارکنان.....	۴-۲-۱-
۷۵	هوای خروجی (تخلیه هوا).....	۵-۲-۱-
۷۶	هوای جبرانی.....	۶-۲-۱-
۷۶	جانمایی سیستم‌ها.....	۷-۲-۱-
۷۶	فشار هوای اتاق (Room Pressurization).....	۸-۲-۱-
۷۷	تجهیزات تهویه مطبوع و مصالح.....	۳-۱-
۷۸	مشخصات فنی تجهیزات اصلی سیستم‌های تهویه.....	۱-۳-۱-
۸۰	فیلتراسیون	۴-۱-
۸۱	کانال کشی.....	۵-۱-
۸۲	شفت‌های تهویه و تجهیزات	۶-۱-
۸۳	سرعت هوا در شفت‌های تهویه	۷-۱-
۸۴	کنترل سطح صدا و ارتعاش.....	۸-۱-
۸۴	سطح صدا	۱-۸-۱-
۸۵	ارتعاش.....	۲-۸-۱-
۸۶	الزامات تعمیر و نگهداری	۹-۱-

۱۰-۱-	الزامات ویژه فضاها به تفکیک.....	۸۶
۱-۱۰-۱-	سرویس‌های بهداشتی مخصوص کارکنان.....	۸۶
۲-۱۰-۱-	اتاق فروش بلیت و نظارت بر گیت.....	۸۷
۳-۱۰-۱-	اتاق باتری.....	۸۷
۴-۱۰-۱-	فضاهای تجاری و استیجاری.....	۸۸
۵-۱۰-۱-	اتاق جمع‌آوری زباله.....	۸۸
۶-۱۰-۱-	اتاق رئیس ایستگاه.....	۸۹
۷-۱۰-۱-	اتاق‌های اداری.....	۸۹
۸-۱۰-۱-	اتاق‌های سیگنالینگ و مخابرات.....	۸۹
۹-۱۰-۱-	اتاق LPS.....	۸۹
۱۰-۱۰-۱-	اتاق UPS.....	۹۰
۱۱-۱۰-۱-	غذاخوری کارکنان.....	۹۰
۱۲-۱۰-۱-	پست تخلیه فاضلاب.....	۹۰
۱۳-۱۰-۱-	تهویه و تخلیه گاز اطفای حریق اتوماتیک گازی (در صورت وجود).....	۹۰
۱۴-۱۰-۱-	اتاق تهویه چهارم.....	۹۱

فصل ۲: تأسیسات آبرسانی در ایستگاه‌های قطار شهری..... ۹۳

۱-۲-	لیست استانداردها.....	۹۵
۲-۲-	شبکه توزیع آب سرد مصرفی.....	۹۵
۳-۲-	شبکه توزیع آب گرم.....	۹۸
۴-۲-	منبع ذخیره آب.....	۱۰۰
۵-۲-	مبانی تعیین میزان مصرف آب.....	۱۰۲
۱-۵-۲-	مصارف آبگرم بهداشتی.....	۱۰۳
۲-۵-۲-	مصارف دستگاه‌های تأسیساتی.....	۱۰۳
۳-۵-۲-	مصارف آب آتشنشانی.....	۱۰۳
۶-۲-	تامین و توزیع آب مصرفی.....	۱۰۳
۷-۲-	انتخاب مصالح.....	۱۰۴
۸-۲-	فهرست نیازمندی‌های آبرسانی و دفع فاضلاب فضاها در ایستگاه.....	۱۰۴

فصل ۳: جمع‌آوری و دفع فاضلاب و پساب در ایستگاه‌های قطار شهری..... ۱۰۷

۱-۳-	کلیات.....	۱۰۹
۲-۳-	شبکه هواکش فاضلاب.....	۱۱۲
۳-۳-	انواع و مقدار فاضلاب.....	۱۱۳

۱۱۴.....	شبکه جمع‌آوری فاضلاب سنگین.....	۱-۳-۳-
۱۱۵.....	شبکه جمع‌آوری فاضلاب سبک.....	۲-۳-۳-
۱۱۵.....	جمع‌آوری و دفع فاضلاب.....	۳-۳-۳-
۱۱۵.....	بررسی مصالح و مشخصات فنی اجزای سیستم فاضلاب.....	۴-۳-
۱۱۷.....	فصل ۴: سیستم اطفای حریق در ایستگاه‌های قطار شهری.....	
۱۱۹.....	کلیات.....	۱-۴-
۱۱۹.....	استانداردهای طراحی.....	۲-۴-
۱۲۰.....	استانداردهای تجهیزات.....	۳-۴-
۱۲۰.....	کلیات طرح.....	۴-۴-
۱۲۰.....	سیستم اطفاء حریق توسط آب.....	۵-۴-
۱۲۰.....	جعبه‌های آتش‌نشانی (لوله قائم و شلنگ).....	۱-۵-۴-
۱۲۲.....	سیستم اطفاء حریق با کپسول‌های دستی.....	۶-۴-
۱۲۳.....	روش‌های محاسباتی سیستم‌های آتش‌نشانی.....	۷-۴-
۱۲۳.....	برق اضطراری پمپ آتش‌نشانی.....	۸-۴-
۱۲۴.....	حجم مخزن ذخیره.....	۹-۴-
۱۲۴.....	مشخصات فنی اجزای سیستم آتش‌نشانی.....	۱۰-۴-
۱۲۴.....	بررسی مصالح سیستم آتش‌نشانی.....	۱۱-۴-
۱۲۵.....	پیوست‌ها.....	
۱۲۷.....	پیوست ۱: شرایط طرح داخل (بسته به مشخصات هر پروژه بایستی تدقیق گردد).....	
۱۳۰.....	پیوست ۲: الگوی ضوابط طراحی تهویه و تهویه مطبوع به تفکیک کاربری فضاها.....	
۱۳۱.....	پیوست ۳: دیاگرام سیستم اطفای حریق آبی نمونه یک ایستگاه.....	

فهرست جدول‌ها

بخش اول: تاسیسات الکتریکی

جدول ۱-۱- میانگین شدت روشنایی برحسب لوکس	۱۰
جدول ۲-۱- نوع چراغ متناسب با ماهیت هر فضا	۱۱
جدول ۳-۱- شدت روشنایی (لوکس) روشنایی اضطراری	۱۲
جدول ۴-۱- ضرایب انعکاس سطوح مختلف	۱۵
جدول ۵-۱- ضرایب کاهشی بهره‌برداری	۱۵
جدول ۶-۱- درجه حفاظت چراغ‌ها براساس محل نصب آنها	۱۷
جدول ۱-۳- انتخاب سائز لوله برق براساس تعداد هادی‌های داخل لوله	۲۸
جدول ۲-۳- مشخصات ابعاد سینی‌های کابل	۳۲
جدول ۳-۳- رنگ‌بندی سیم‌ها	۳۸
جدول ۱-۴- برآورد بار تابلوهای برق توزیع	۴۴
جدول ۲-۴- جریان مجاز کابل‌های XLPE	۴۶
جدول ۳-۴- ضریب کاهش دمای محیط	۴۷
جدول ۴-۴- ضریب کاهش همجواری کابل‌ها	۴۷
جدول ۵-۴- محدوده افت ولتاژ مجاز بر اساس مقررات مبحث ۱۳	۴۹
جدول ۶-۴- محاسبه افت ولتاژ براساس سطح مقطع کابل	۴۹
جدول ۷-۴- محاسبه حداکثر طول مدارهای محافظت شده توسط مینیاتوری‌های Type C	۵۰
جدول ۸-۴- محاسبه حداکثر طول مدارهای محافظت شده توسط مینیاتوری‌های Type B	۵۰
جدول ۱-۵- برگه اطلاعاتی تابلو ایستاده	۵۷
جدول ۲-۵- برگه اطلاعاتی تابلو دیواری	۵۸

بخش دوم: تاسیسات مکانیکی

جدول ۱-۱: حداکثر سرعت مجاز هوا در شرایط عادی	۸۴
جدول ۲-۱: حداکثر سطح مجاز صدا در شرایط عادی	۸۵
جدول ۱-۲: حداقل قطر نامی لوله‌هایی که به لوازم بهداشتی آب می‌رسانند.	۹۵
جدول ۲-۲: سرعت مناسب آب در لوله	۹۶
جدول ۳-۲: حداقل مقدار جریان و فشار آب در پشت شیرهای لوازم بهداشتی	۹۶
جدول ۴-۲: حداکثر فشار و مقدار مصرف آب در لوازم بهداشتی	۹۷
جدول ۵-۲: جنس قطعات شیرها	۹۷
جدول ۶-۲: حداقل ضخامت عایق براساس دامن دمای کاری و قطر نامی لوله	۹۹
جدول ۷-۲: قطر لوله تخلیه مخازن ذخیره آب	۱۰۱
جدول ۸-۲: میزان مصرف بهداشتی و آشامیدنی در یک ایستگاه تیپ	۱۰۲
جدول ۹-۲: میزان مصرف آبگرم در یک ایستگاه تیپ	۱۰۳
جدول ۱۰-۲: جنس قطعات شیرها	۱۰۴

جدول ۱۱-۲: شرح نیازمندی‌های آبرسانی و دفع فاضلاب فضاهای داخلی ایستگاه	۱۰۵
جدول ۱-۳: حداقل شیب لوله‌های افقی فاضلاب	۱۰۹
جدول ۲-۳: اندازه‌گذاری لوله اصلی افقی و شاخه‌های فرعی آن	۱۱۰
جدول ۳-۳: اندازه‌گذاری لوله‌های قائم فاضلاب و هواکش قائم	۱۱۱
جدول ۴-۳: حداقل اندازه سیفون‌های لوله‌ای برای لوازم بهداشتی	۱۱۱
جدول ۵-۳: اندازه‌گذاری لوله‌های فرعی هواکش (قائم فرعی یا افقی)	۱۱۳

فهرست شکل‌ها

بخش اول: تاسیسات الکتریکی

- شکل ۲-۱- دستورالعمل طرح و اجرای همبندی در ساختمان‌ها ۲۳
- شکل ۳-۱- نحوه مهار لوله‌های برق روکار با استفاده از بست اسپیت ۳۰
- شکل ۳-۲- نحوه مهار لوله‌های برق روکار با استفاده از بست چنگکی ۳۰
- شکل ۳-۳- نحوه عبور لوله‌های برق روکار از درز انبساط ۳۰
- شکل ۳-۴- نحوه برق‌رسانی به چراغ‌ها به روش انشعابی ۳۱
- شکل ۳-۵- نحوه برق‌رسانی به تجهیزات مکانیکی دارای لرزش ۳۱
- شکل ۳-۶- نحوه برق‌رسانی به چراغ‌ها به روش انشعابی ۳۱
- شکل ۳-۷- نمونه اتصالات استاندارد مربوط به سینی و نردبان کابل ۳۴
- شکل ۳-۸- نحوه ساپورت‌گیری سینی کابل ۳۵
- شکل ۵-۱: بلوک دیاگرام توزیع نیرو در سطح ایستگاه ۵۳

بخش دوم: تاسیسات مکانیکی

- شکل ۲-۱: نمودار میزان واقعی مصرف ۱۰۲
- شکل ۴-۱: شماتیک شبکه آتش‌نشانی نیم تونل‌های ایستگاه ۱۲۲

بخش اول:

تاسیسات الکتریکی

۱- مقدمه

هدف از تدوین این گزارش ارایه برخی الزامات و یا توصیه‌هایی است برای طراحی بهینه سیستم‌های الکتریکال در ساختمان مترو به منظور آرامش و آسایش بصری و نیز تامین ایمنی کارکنان و مسافران در برابر برق گرفتگی و سلامت ساختمان و تجهیزات، تاسیسات و محتویات آن از خطر آتش‌سوزی به نحوی که کلیه تجهیزات و دستگاه‌های مورد استفاده به نحو صحیح و رضایت بخش کار کند.

در طراحی تاسیسات الکتریکی ایستگاه‌ها می‌بایست به اصول بنیادی طرح (Design Criteria) توجه شده و رعایت این اصول در طراحی همواره مد نظر قرار گیرد.

بطور کلی تاسیسات الکتریکی در ایستگاه‌های مترو به دو بخش، تاسیسات الکتریکی ویژه و ناویژه تقسیم می‌گردد.

۲- تاسیسات الکتریکی ویژه

تاسیسات الکتریکی ویژه شامل پست‌های برق ۲۰ کیلو ولت به ۴۰۰ ولت، ترانسفورماتورهای کاهنده، تابلوهای ۲۰ کیلوولت و تابلو اصلی ۴۰۰ ولت، کلیه تجهیزات مرتبط با تامین برق قطارها، آسانسورها و پله برقی‌ها و تابلوهای تغذیه آنها، سیستم‌های جریان ضعیف (تلویزیون مدار بسته، سیستم اعلام حریق، سیستم اعلام خبر، سیستم صوتی، مرکز تلفن، سیستم ساعت مرکزی و غیره) و همچنین سیستم ارتینگ می‌باشد که طرح و اجرای آن خارج از حدود مطالب نگارش شده در این مبانی طراحی می‌باشد.

بر اساس استاندارد IEC 60038 سطوح ولتاژ فشار متوسط (MV) در محدوده ولتاژی 1KV تا 35KV است و گروه ولتاژ فشار متوسط در ایران دارای مقادیر 3KV, 6.6KV, 11KV, 20KV, 33KV می‌باشد. در این گزارش، مبانی طراحی در حوزه فشار متوسط با مقدار 20KV که رایج ترین سطح ولتاژ فشار متوسط در کشور است بیان می‌گردد.

۳- تاسیسات الکتریکی ناویژه

آنچه که در این مبانی طراحی مورد بررسی قرار گرفته است موضوعات و مشخصات فنی سیستم‌های ذیل می‌باشد:

- روشنایی عادی و اضطراری ایستگاه
- پریزهای عمومی برق ایستگاه
- نیرورسانی به هواکش‌های میان تونلی و هواسازهای نیم تونل‌ها
- طراحی الکتریکال سیستم تخلیه فاضلاب و تابلوهای D.W.P و نیرورسانی به تجهیزات مکانیکی

- طراحی تابلو و نیرورسانی به سیستم بوستر پمپ‌های آتش‌نشانی
 - شبکه توزیع برق از LPS به تابلوهای روشنایی
 - شبکه تلفن داخلی ایستگاه (از جمله پریزهای تلفن)
 - سیستم همبندی (Bonding)
 - برق‌رسانی به آسانسورها و پله‌های برقی
- طراحی سیستم‌های ذیل و تمرکز بر آن‌ها خارج از حدود مطالب نگارش شده در این مبانی طراحی می‌باشد.
- برق‌رسانی به تجهیزات ویژه (به استثناء موارد فوق)
 - پست‌های توزیع برق و تجهیزات آن (LPS) از جمله تابلو اصلی فشار ضعیف و سیستم اصلاح ضریب قدرت
 - سیستم‌های برق‌رسانی به ریل‌ها شامل تجهیزات رکتی فایر و غیره
 - سیستم‌های ساعت، تلویزیون مدار بسته، سیگنالینگ و مخابرات (TSC)، رادیویی، اینترکام و غیره
 - سیستم اعلام حریق^۱ (FAS)
 - سیستم حفاظت اتصال زمین شامل پست‌های برق (فشارقوی و ضعیف) و اتاق رکتی فایر (از جمله چاه‌های ارت و شبکه اصلی زمین)
 - شبکه‌های کامپیوتری
 - سیستم کنترل و هوشمندسازی^۲ (BAS)
 - سیستم صوتی
- نیازهای مشخص شده بخش تاسیسات ناویژه در ایستگاه‌های مترو از نظر مهندسی برق، پیچیدگی خاصی ندارند و به سیستم‌هایی همانند نیرورسانی، سیستم روشنایی، تلفن محدود می‌شوند. اما تدارکاتی باید فراهم شوند که در هر ایستگاه مترو لازم‌الاجرا می‌باشند. برای نمونه تأمین روشنایی اضطراری برای بعضی از فضاها و تجهیزات، تدارکات لازم برای سیستم ارتینگ و رعایت پاره ای نکات در طراحی سیستم روشنایی و غیره از جمله چنین مواردی هستند.
- برای تهیه گزارش مهندسی نه فقط استانداردها، کدها و توصیه‌های معتبری که بدان اشاره خواهد شد به عنوان شالوده و مبانی طراحی منظور می‌گردد بلکه نیازها و خواسته‌های مطرح شده در یک ایستگاه مترو نیز در نظر گرفته می‌شود.
- به بیان دقیق‌تر سیستم‌ها و روش‌هایی در طراحی انتخاب خواهند شد که ضمن حفظ استانداردها و مقررات مهندسی، با تجربیات جاری در راه آهن شهری همخوانی داشته باشد. این امر خصوصاً در دوره بهره‌برداری، به عنوان یک عامل مثبت عمل می‌کند و مشکلات احتمالی را در زمان بهره‌برداری و نگهداری، به حداقل می‌رساند.
- باتوجه به اهمیت خاص مترو، شبکه برق مورد نیاز آن بصورت انحصاری در اختیار مترو قرار می‌گیرد که قدرت مورد نیاز توسط فیدرهای اختصاصی فشار قوی در اختیار قرار می‌گیرد و امکان تغذیه دوسویه از این فیدرها موجود می‌باشد.

^۱ FAS: Fire Alarm System^۲ Building Automation System

برق فشار قوی پس از تبدیل به برق فشار متوسط (۲۰ کیلوولت) وظیفه تغذیه ایستگاه‌های مختلف خطوط مترو را بصورت رینگ به عهده خواهند داشت.

سیستم توزیع فشار متوسط از دو بخش شبکه «روشنایی-نیرو» و شبکه نیروی متحرکه تشکیل می‌گردد. کلیه تأسیسات الکتریکی ثابت از طریق شبکه «روشنایی-نیرو» یا LPS تغذیه می‌گردند. پست‌های LPS وظیفه تغذیه کلیه تأسیسات عمومی ایستگاه را به عهده دارند. در هر ایستگاه به طور معمول دو پست کامل LPS طراحی و مورد استفاده قرار می‌گیرد و دو خط کامل 20 kv موجود است.

تجهیزات موجود در ایستگاه به لحاظ اهمیت تداوم تغذیه در طول مدت بهره‌برداری در دو گروه زیر دسته‌بندی می‌شوند: گروه اول تجهیزاتی خواهند بود که از دو پست تغذیه می‌گردند که عبارتند از: تجهیزات انتقال از راه دور و مخابرات، سیگنالی‌نگ و D.W.P، تأسیسات تهویه، سیستم تجهیزات اعلام و اطفای حریق. گروه دوم تجهیزاتی هستند که از یک پست تغذیه می‌گردند، مانند: تابلوهای روشنایی عمومی ایستگاه و نیم تونل، آسانسورها و پله‌های برقی و تغذیه سیستم باطری‌های DC و همچنین روشنایی پست‌های LPS و TSS (امکان تغییر در روش‌های طراحی گروه دوم به درخواست کارفرمای محترم وجود خواهد داشت).

۴- مبانی طراحی تأسیسات الکتریکی

در تدوین این گزارش از استانداردها، مقررات، آئین‌نامه‌های معتبر همچنین نشریه‌های قابل استناد به شرح زیر استفاده شده است:

- مقررات ملی ساختمان ایران - به ویژه مبحث ۱۳ (طرح و اجرای تأسیسات برقی ساختمانی) و مبحث ۱۵ (آسانسورها و پله‌های برقی).
- نشریه ۱۱۰/۱ از انتشارات سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی. (مشخصات فنی عمومی و اجرایی تأسیسات برقی کارهای ساختمانی).
- آیین‌نامه مربوط به سیستم‌های مسافری ریلی NFPA130. (استاندارد برای سیستم‌های ترانزیت با مسیر ثابت و مسافری ریلی).
- NFPA 130 (This standard specifies fire protection and life safety requirements for underground, surface, and elevated fixed guideway transit and passenger rail systems)
- آئین‌نامه بین‌المللی برق IEC 60346 (استاندارد تأسیسات برقی ساختمانی).
- IEC 60364-5-52 (Low-voltage electrical installations – Selection and erection of electrical equipment – Wiring systems)

- IEC 60364-5-54 (Low-voltage electrical installations – Selection and erection of electrical equipment – Earthing arrangements and protective conductors)
- آئین‌نامه بین‌المللی برق IEC 60529 (استاندارد درجه حفاظت بدنه وسایل و تجهیزات برقی).
- مبانی و ضوابط طراحی و مهندسی روشنایی، نشریه ۶۵۴ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی.
- EN 12464-1 Light and Lighting of Work Places-Part 1: Indoor Work Places
- IEC 61439-1 (Low-voltage switchgear and controlgear assemblies – Part 1: General rules)
- IEC 61439-2 (Low-voltage switchgear and controlgear assemblies – Part 2: Power switchgear and controlgear assemblies)
- IEC 60502-1 (Power cables with extruded insulation and their accessories- Part 1: Cables for rated voltages of 1 Kv ($U_m = 1,2 \text{ kV}$))
- IEC 60898-1 (Electrical accessories– Circuit-breakers for overcurrent protection for household and similar installations – Part 1:Circuit-breakers for a.c. operation)
- IEC 60947-2 (Low-voltage switchgear and controlgear – Part 2: Circuit-breakers)
- IEC 60947-3 (Low-voltage switchgear and controlgear – Part 3: Switches,disconnectors, switch disconnectors and fuse-combination units)
- IEC 60947-4 (Low-voltage switchgear and controlgear – Part 4: Contactors and motor-starters – Electromechanical contactors and motor-starters)
- IEC 61537 (Cable management — Cable tray systems and cable ladder systems)
- IEC 62040 (Uninterruptible power systems (UPS))
- موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران
- ISIRI 4835-1~8 (Low-Voltage switchgear and controlgear)
- ISIRI 3082 (Fire resisting characteristics of electric cables)
- ISIRI 3569 (Power cables with extruded insulation and their accessories- Part 1: Cables for rated voltages of 1 Kv ($U_m = 1,2 \text{ kV}$))
- ISIRI 5920-1~2 (Luminaires- General Rules)
- BS 7671 (The IET Wiring Regulations)
- VDE 0100 (ELECTRICAL INSTALLATIONS OF BUILDINGS)
- INSTITUTE OF ELECTRICAL AND ELECTRONICS ENGINEERS (IEEE)

۵- سطوح ولتاژ

- سیستم فشار متوسط – 20 (KV)
- شبکه‌های فشار متوسط عمومی در ایران، با ولتاژهای ۳۳، ۲۰ و ۱۱ کیلوولتی کار می‌کنند که در این میان ولتاژ 20 (KV) رایج‌ترین آنها است.
- سیستم فشار ضعیف – 230-400 (V)
- سیستم جریان ضعیف – (سیستم‌های منتخب).

۶- درجه حفاظت (مطابق با IEC 60529)

- فضاهای با رطوبت و گرد و خاک مانند موتورخانه - IP44
- فضاهای باز با احتمال ریزش آب مانند فضاهایی که از سقف آنها لوله‌های آب می‌گذرد - IP54
- فضاهای بسته مانند مناطق اداری - IP42
- درجه حفاظت در ایستگاه‌های متروی زیر زمینی برای تابلوهای برق موجود در فضای اداری IP42 و در فضاهای تاسیساتی IP54 در نظر گرفته خواهد شد.

۷- شرح برخی از کدهای مورد استفاده در گزارش

برای رعایت اختصار در متون از برخی کدهای زیر برای ارایه مفاهیم قید شده استفاده خواهد شد:

- سیستم کنترل و هوشمند سازی - BAS : Building Automation System
- مرکز سیگنالینگ و مخابرات - TSC : Telecommunication & Signaling Center
- مقاومت در مقابل حریق - FR: Fire Resistant (Retardant)
- غیر دودزایی و غیر مولد گازهای سمی - LSHF : Low Smoke & Halogen Free
- کابل Fire Resistant منطبق با IEC331
- کابل موخر آتش (Fire or Flame Retardant) منطبق با IEC332

فصل ۱

سیستم روشنایی

۱-۱- کلیات

آسایش، ایمنی، سلامت و بهداشت حرفه‌ای و صرفه اقتصادی از نظر هزینه‌های اجرا و مصرف انرژی، از مهمترین جنبه‌هایی هستند که باید در کلیه مراحل طراحی، اجرا و بهره‌برداری از سیستم‌های روشنایی مورد توجه قرار گیرند. در تعیین ضوابط اساسی نیازهای روشنایی فضاهای مختلف ایستگاه نیز همین جنبه‌ها باید توسط طراح در مراحل ابتدایی در نظر گرفته شود. این ضوابط عبارتند از:

- شناسایی نیازهای مجموعه به شدت روشنایی در نقاط مختلف، شناسایی حداقل‌ها و مقادیر مناسب.
- میزان انعکاس نور در سطوح مکان نظیر سقف و دیوارها.
- ضریب بهره‌برداری با توجه به شرایط فضا از نظر وجود آلودگی.
- ارائه پیش‌بینی‌های لازم برای پوشش نقاط کور احتمالی در محیط و در نظر گرفتن آنها در تعداد و آرایش چراغ‌ها.
- بررسی مسیر تغذیه منابع روشنایی از منبع توان، موانع و معارضین مسیر تغذیه مانند لوله‌های آب و گاز.
- بررسی موانع و معارضین نصب چراغ‌ها در سقف و دیوارها.
- امکان‌سنجی اتصال انواع چراغ‌ها به سقف و سایر سطوح داخلی فضا با توجه به ابعاد و وزن آنها.
- نیاز به روشنایی در حالت اضطراری، اولویت‌بندی چراغ‌ها برای حالت اضطراری، پیش‌بینی مسیر تغذیه برای چراغ‌های اضطراری.
- امکان خاموش کردن یکی در میان چراغ‌ها در روز برای بهره‌گیری از نور طبیعی روز و مدیریت مصرف انرژی بدون مشکل چشمک چراغ‌ها و حفظ یکنواختی روشنایی.
- امکان‌سنجی محل نصب تجهیزات فرمان و کنترل روشنایی روی سطوح دیوارها و عدم تداخل با سایر تجهیزات پیش‌بینی شده در روی سطوح داخلی فضا.

۱-۲- مشخصات کلی سیستم روشنایی

برای تامین روشنایی فضاها و محدوده‌های مختلف ایستگاه‌های مترو، از دو سیستم روشنایی مستقل و مجزا از یکدیگر استفاده می‌شود که یکی از منابع برق شهر (سیستم روشنایی نرمال) و دیگری از منابع تولید نیروی برق ایمنی (سیستم روشنایی ایمنی/ اضطراری) تغذیه می‌شوند.

سیستم نرمال، روشنایی همه فضاها را در شرایط عادی تأمین می‌کند. در شرایطی که شبکه برق تغذیه کننده تابلوهای روشنایی به هر دلیل قطع شود لازم است برای انجام کارهای اضطراری و تخلیه مسافری از ایستگاه‌های مترو روشنایی حداقلی در بخش‌های مورد نیاز وجود داشته باشد. این روشنایی می‌بایست توسط سیستم روشنایی اضطراری (ایمنی) که به وسیله اینورتر و یا UPS تغذیه می‌شود و در شرایط نرمال نیز فعال می‌باشد، تامین گردد.

میزان شدت روشنایی مورد نیاز در هر فضا متناسب با خصوصیات و نوع کاربری آن فضا تعیین و توسط نرم‌افزارهای به روز روشنایی از قبیل Dialux محاسبه خواهد شد. در این راستا ضمن استفاده از plug in های شرکت‌های معتبر داخلی سازنده چراغ، فاکتورهای تاثیرگذار مهم از قبیل ضرائب نگهداری، انعکاس کف و دیوارها و... نیز در نظر گرفته می‌شود. جدول (۱-۱) میانگین شدت روشنایی فضاهای مختلف یک ایستگاه را براساس نوع کاربری آن مشخص خواهد کرد:

شدت روشنایی عمومی مورد نیاز در فضاهای مختلف به شرح جدول زیر پیشنهاد می‌گردد:

جدول ۱-۱- میانگین شدت روشنایی برحسب لوکس

محل نصب روشنایی	شدت روشنایی بر حسب Lux	ارتفاع سطح کار
اماکن عمومی و پرسنلی	۱۰۰-۲۰۰	کف
لبه سکو	۲۰۰-۲۵۰	کف
خروجی از سکو	۱۰۰-۱۵۰	کف
راهروها	۱۰۰-۱۵۰	کف
سالن فروش بلیط	۳۰۰-۲۵۰	کف
دستگاه‌های ورود و خروج	۳۰۰-۲۵۰	ارتفاع سطح میز کار
پله برقی و راه‌پله	۱۰۰-۱۵۰	سطح پله
خروجی به خیابان	۲۵۰-۲۰۰	کف
اتاق پرسنلی	۱۰۰-۱۵۰	ارتفاع سطح میز کار
اداری	۳۰۰-۲۵۰	ارتفاع سطح میز کار
رختکن	۵۰-۱۵۰	کف
راهرو اداری	۲۰۰-۱۵۰	کف
انبار	۱۰۰-۱۵۰	کف
دستشویی	۱۰۰-۱۵۰	کف
اتاق مخابرات	۳۰۰-۲۵۰	ارتفاع سطح میز کار
اتاق اپراتور ایستگاه	۳۰۰-۲۵۰	ارتفاع سطح میز کار
اتاق کنترل	۲۰۰-۲۵۰	ارتفاع سطح میز کار
حفاظ‌ها	۱۵۰-۲۰۰	کف
پست برق - رکتیفایر - RIC	۱۵۰-۲۰۰	ارتفاع سطح میز کار
اتاق تجهیزات	۱۵۰-۲۰۰	کف
اتاق کنترل تجهیزات	۱۵۰-۲۰۰	فضای تابلو
زیرسکو و کانال‌ها	۵۰-۸۰	کف
شفت تاسیساتی	۵۰-۸۰	دیوار
محل توقف ترن	۵۰-۸۰	کف
موتورخانه پله برقی	۵۰-۸۰	کف
شفت آسانسور	۵۰-۸۰	دیوارها
چاله آسانسور	۵۰-۸۰	کف
اتاق ایمنی و آتش‌نشانی	۲۵۰-۲۰۰	ارتفاع سطح میز کار
اتاق پست تخلیه فاضلاب	۱۵۰-۲۰۰	ارتفاع سطح میز کار
اتاق باتری	۱۵۰-۲۰۰	ارتفاع سطح میز کار
فضاهای تاسیساتی	۱۰۰-۱۵۰	ارتفاع سطح میز کار
تونل	۱۰-۱۵	روی ریل

۳-۱ - چراغ‌های روشنایی

در ایستگاه‌ها، چراغ‌ها غالباً از نوع سفارشی و با مشخصاتی خاص دارای شیشه سکوریت (شیشه سند بلاست)، مقاوم در مقابل گرد و خاک و رطوبت (IP54) و با بدنه‌های فلزی و با سیم‌کشی داخلی با سیم‌های مقاوم در برابر حریق، کم دود و عاری از گازهای سمی (LSHF)، ساخته می‌شوند.

در خصوص فضاهای با قابلیت انفجار که در ایستگاه‌ها انحصاراً مربوط به اتاق‌های باتری (باتریخانه‌ها) می‌گردد. چراغ‌های مورد استفاده در این فضا از نوع ضد انفجار مناسب برای نصب در zone1 انتخاب خواهد شد.

بالاست‌ها بایستی دارای تلفات کم بوده و بدون صدا (نویز) باشند. نوع چراغ‌های هر فضا متناسب با ماهیت هر فضا مطابق جدول (۲-۱) توصیه می‌گردد.

جدول ۲-۱ - نوع چراغ متناسب با ماهیت هر فضا

محل	نوع چراغ
فضاهای اداری	لووردار با سرپیچ ضد گرد و غبار و رطوبت و یا شیشه سکوریت سند بلاست
فضاهای تاسیساتی	چراغ صنعتی با شیشه سکوریت سند بلاست و یا رفلکتوری با سرپیچ ضد گرد و غبار
اتاق‌های برق (L.P.S و رکتیفایر)	چراغ صنعتی با شیشه سکوریت سند بلاست و یا رفلکتوری با سرپیچ ضد گرد و غبار
گالری	چراغ تونلی با لامپ کم مصرف یا صنعتی حبابدار و یا رفلکتوری
تونل	چراغ صنعتی با شیشه سکوریت سند بلاست
اتاقهای کنترل	چراغ لووردار یا حبابدار دکوراتیو
سرویس‌ها	چراغ سقفی یا دیواری واترپروف مجهز به لامپ کم مصرف و متناسب با سقف کاذب
راهروها	چراغ لووردار یا حبابدار و متناسب با سقف کاذب یا عادی
محوطه	چراغ حبابدار یا دکوراتیو با لامپ کم مصرف
فضاهای مرتفع	پروژکتورهای تخلیه در گاز از نوع ضد گرد و غبار و رطوبت
سکو (در ایستگاه‌های زیرزمینی)	چراغ لووردار یا رفلکتوری با سرپیچ ضد گرد و غبار و یا شیشه سکوریت سند بلاست

۴-۱ - نحوه آرایش چراغ‌ها در فضاهای مختلف

آرایش چراغ‌ها در سکوها می‌بایست در سقف و به شکل خط نور و به موازات دیوار سکو باشد. در نیم تونل‌ها می‌بایست چراغ‌ها بر روی دیوار و در هر دو طرف به صورت ضربدری اجرا گردد، ضمن آنکه ارتفاع نصب به گونه‌ای باشد تا شدت خیرگی برای رانندگان قطار به حداقل ممکن برسد. در تونل‌های تک مسیر، نصب چراغ‌های روشنایی بر روی یک دیوار انجام گردد.

ضرایب انعکاس سطوح در محاسبات روشنایی نقش دارد و پس از مشخص شدن جنس سطوح بکار رفته می‌بایست برای طراحی سیستم روشنایی نقاط مختلف ایستگاه مورد استفاده قرار گیرد. طراحی محل نصب چراغ‌ها باید بصورتی باشد که امکان دسترسی برای عملیات سرویس و نگهداری براحتی امکان‌پذیر باشد. با در نظر گرفتن ارتفاع مناسب برای عبور پرسنل تعمیر و نگهداری در سقف‌های کاذب در بعضی مکان‌ها می‌توان مشکل دسترسی به چراغ‌ها را بر طرف نمود.

۵-۱- سیستم روشنایی اضطراری

سیستم روشنایی اضطراری، در زمان قطع روشنایی نرمال، روشنایی حداقل را برای انجام فعالیت‌های ضروری ایستگاه و تخلیه مسافری، تأمین می‌نماید.

برق اضطراری مورد نیاز ایستگاه از منبع ۱۱۰ ولت DC توسط تابلوی DC واقع در LPS تأمین می‌شود. خروجی دستگاه (Inverter) می‌بایست یک دستگاه تابلوی توزیع برق اضطراری باشد که مجهز به کلید اتوماتیک کمپکت به عنوان ورودی جهت تغذیه شین تابلوی برق اضطراری و کلیدهای مینیاتوری سائزهای مختلف به همراه کنتاکتورهای روشنایی به عنوان مدارات خروجی مورد نیاز باشد. دستگاه اینورتر بایستی به صورت on line در مدار قرار گرفته تا در صورت بروز اشکال، سریعاً رفع گردیده تا خاموشی مطلق در ایستگاه وجود نداشته باشد. با توجه به اینکه روشنایی اضطراری در تمامی ایستگاه وجود دارد، لازم است که تابلوهای روشنایی اضطراری و عادی کاملاً مجزا منظور شود، ولی می‌توان در کنار یکدیگر نصب کرد. این سیستم می‌بایست توسط سیستم BAS قابل کنترل باشد.

شدت روشنایی اضطراری مورد نیاز در این فضاها بشرح جدول (۳-۱) خواهد بود:

جدول ۳-۱- شدت روشنایی (لوکس) روشنایی اضطراری

ردیف	شرح فضا	شدت روشنایی (لوکس)
۱	راهروهای ورودی و خروجی از ایستگاه	۱۰-۲۰
۲	سالن فروش	۱۰-۲۰
۳	بخش‌های اداری و اماکن عمومی	۱۰-۲۰
۴	سکوها	۱۰-۱۵
۵	اتاق‌های اپراتور و رئیس ایستگاه	۱۰-۱۵
۶	اتاق‌های فنی	۸-۱۰
۸	سرویس‌ها	۳-۵
۹	تونل‌ها	۲-۳
۱۰	گالری‌های کابل	۱۰-۱۶

۶-۱- روشنایی ایمنی

برای راهنمای خروج مسافرین از کلیه فضاها مانند سالن فروش بلیط، بخش اداری، راه پله‌ها، فضای انتظار جلوی آسانسور، روشنایی راه‌های خروج به فضای خارج از ایستگاه و جهت خروج ایمن در مواقع خطر به خصوص در هنگام عدم دسترسی به روشنایی عادی و اضطراری، استفاده از چراغ‌های مخصوص باتری‌دار توصیه می‌گردد. به جهت سطح روشنایی بسیار کم و برای اینکه فقط راه‌های خروجی و علائم نیاز به روشنایی ایمنی دارند، شدت روشنایی متوسط ایمنی در مکان‌های اشاره شده نباید از ۱۰ لوکس کمتر باشد ضمن آنکه معیار جانمایی مناسب چراغ برای خروج مسافرین از فضاهای مسافری ایستگاه مورد نظر می‌باشد.

این چراغ‌ها که تغذیه آنها از تغذیه نزدیکترین چراغ روشنایی اضطراری اخذ می‌گردد برای رفع خرابی بموقع آن از نوع دائم روشن با ظرفیت باتری برای حداقل ۱/۵ ساعت کار در هنگام قطع برق اضطراری توصیه می‌گردد. علاوه بر نصب چراغ‌های نشانگر محل‌های خروج در محل‌های مناسب برای روشنایی ایمنی مورد نیاز، در صورت طراحی بخش معماری در مسیرهای خروج ایستگاه جهت تسریع در خروج افراد از ایستگاه می‌توانند از علائم و شبرنگ استفاده نمایند. باید دقت شود که در روشنایی ایمنی نباید بیش از ۲۰ نقطه روشنایی از یک مدار تغذیه گردد و نیز کل جریان مدار نباید از ۶۰٪ جریان مجاز کلید حفاظتی (با اعمال ضرایب کاهش باردهی کلید حفاظتی) آن مدار بیشتر باشد.

۷-۱ - حفاظت و کنترل روشنایی

حفاظت مدارهای روشنایی ایستگاه عمدتاً بوسیله کلیدهای مینیاتوری MCB تکفاز و سه فاز نصب شده در تابلوهای روشنایی انجام می‌شود. قدرت قطع کلیدهای فوق‌الذکر که براساس طراحی انتخاب می‌گردد به طور معمول حداقل ۱۰ کیلو آمپر می‌باشد.

تابلوهای روشنایی بجز کلیدهای فوق‌الذکر مجهز به کنتاکتور روشنایی و رله ضربه جریان درنقاطی که فرمان روشنایی از بیش از یک نقطه صادر می‌شود، خواهد بود.

علاوه بر اینکه می‌توان کنترل روشنایی تمامی فضاها را در سطح تابلو انجام داد، روشنایی در فضاهای مختلف می‌بایست بصورت زیر کنترل شود:

- بخش اداری و فضاهای غیرعمومی (مانند اتاق‌های تجهیزات، موتورخانه و...) بوسیله کلیدهای قطع و وصل محلی در همان فضا
- روشن و خاموش کردن چراغ‌های محوطه و علامت مترو به وسیله فرمان از سلول فتوالکتریک به کنتاکتور مربوطه و کنترل مرکزی از اتاق رئیس ایستگاه و توسط سیستم BAS
- تابلوی مربوط به چراغ‌های اضطراری (چراغ‌های نشان دهنده خروج، روشنایی ایمنی، که از تابلوهای اضطراری تغذیه نموده و مشخص کننده مسیرهای فرار می‌باشد باطری قابل شارژ در داخل چراغ‌های خروج خواهد داشت) دارای کنتاکتور روشنایی بوده و فرمان روشن و خاموش شدن آنها از اتاق رئیس ایستگاه و تابلوی مربوطه با پیش‌بینی کلید سه حالت و نصب کنتاکتور توسط سیستم BAS خواهد بود.
- جهت روشنایی تابلوهای تبلیغاتی می‌بایست پریز تکفاز (حدکثر ۱۵۰۰ وات) بالای سقف کاذب نصب شود. کنترل روشنایی آنها نیز از اتاق رئیس ایستگاه و تابلوی مربوطه با کلید سه حالت و نصب کنتاکتور و توسط سیستم BAS می‌بایست انجام شود.
- روشن و خاموش کردن سکوها از اتاق برق و نیز از اتاق رئیس ایستگاه. همچنین بر روی تابلو کلید سه وضعیتی وجود دارد که امکان قطع و وصل را مقدور می‌سازد.

- روشن و خاموش کردن فضاهای فروش بلیط، ورودی‌ها، سالن انتظار از اتاق رئیس ایستگاه. همچنین بر روی تابلو می‌بایست کلید سه وضعیتی وجود داشته باشد تا امکان قطع و وصل را مقدور سازد.
- روشن و خاموش کردن علایم هشدار دهنده و مسیرهای تردد و تابلوهای تبلیغاتی از اتاق رئیس ایستگاه و از تابلوی برق
- کلیه چراغ‌هایی که از اتاق رییس ایستگاه کنترل می‌شوند، در عین حال با اتصال به تابلوی DCU امکان کنترل شدن از طریق سیستم BMS را نیز خواهند داشت و برای این موضوع در تابلوهای روشنایی تمهیدات لازم برای کنترل و نظارت بر مدارات مربوطه پیش‌بینی می‌شود.
- در مدارهایی که توسط سیستم BMS کنترل می‌شوند در مسیر مدار فرمان و قدرت ادوات نگهدارنده فرمان پیش‌بینی می‌گردد تا در زمان مانور و یا قطع برق فرمان قبلی حفظ شود.

۸-۱- عکس‌ها و علایم شب تاب

علاوه بر روشنایی اضطراری که از اینورتر تغذیه می‌شود، کلیه مسیرهای خروج، راه پله‌ها، درب‌های خروج و کلیه موانع و عوارض در مسیرهای خروج و محل نصب کلیه وسایل آتش‌نشانی باید با نصب علایم و عکس‌های شب‌تاب قابل تشخیص گردند.

۹-۱- لوله‌ها، سیم‌ها و مدارات سیستم روشنایی

لوله‌های استفاده شده از نوع فولادی گالوانیزه عمقی داغ می‌باشند و مدارات هر سیستم (نرمال و اضطراری) در لوله‌های جداگانه‌ای اجرا می‌شوند و از یک لوله برای سیم‌کشی‌های دو سیستم استفاده نخواهد شد. عبور فازهای مختلف از یک لوله تنها در صورتی که آن فازها مربوط به یک مدار باشند مجاز خواهد بود.

حداقل سطح مقطع سیم‌ها برای روشنایی می‌بایست ۱/۵ میلی‌متر مربع بوده و تمامی مدارهای تک‌فاز سه سیمه و سه فاز پنج سیمه باشد.

۱۰-۱- طراحی و محاسبات روشنایی

محاسبات روشنایی برای تعیین تعداد چراغ‌های انتخاب شده برای هر فضا می‌بایست به کمک نرم‌افزارهای مربوطه و براساس داده‌های چراغ‌های یکی از سازندگان، ضرایب انعکاس دیواره‌ها و سقف و ضریب نگهداری تعیین شده، انجام شود. ضرایب انعکاس مورد استفاده در محاسبات روشنایی (نرم‌افزار Dialux) براساس جداول منطبق بر مقادیر مندرج در نشریه ۶۵۴ سازمان برنامه و بودجه- مبانی و ضوابط طراحی و مهندسی روشنایی و به شرح جدول (۱-۴) می‌باشد:

جدول ۱-۴- ضرایب انعکاس سطوح مختلف

پوشش سطح	ضریب انعکاس	پوشش سطح	ضریب انعکاس
گچ خشک (تازه)	۸۰	سفید	۸۰
گچ خشک (کهنه)	۶۵	زرد	۶۵
سیمان خشک (تازه)	۴۵	صورتی روشن	۵۰
سیمان خشک (کهنه)	۲۰	خاکستری روشن	۴۵
آجر قرمز	۱۰	آبی روشن	۴۵
آجر سفید	۲۵	سبز روشن	۴۰
آسفالت با اندود قیر	۱۲	قرمز روشن	۱۵
سنگ مرمر سفید	۸۰	خاکستری تیره	۱۵
آلومینیوم پرداخت شده	۷۵	آبی تیره	۱۵
آلومینیوم کدر	۵۵	سبز تیره	۱۵
کاشی سفید	۸۰	قرمز تیره	۱۵
قهوه‌ای تیره	۱۵	سیاه	۵
شیشه روشن ۲ میلیمتری	۸	شیشه مات ۳ میلیمتری	۱۲
شیشه شیری ۳ میلیمتری	۵۵	آینه	۹۰

۱-۱۰-۱- ضریب بهره‌برداری با توجه به شرایط فضا از نظر وجود آلودگی

با توجه به شرایط تهویه ایستگاه‌های مترو و نیز از نقطه نظر میزان آلودگی موجود در هوا و تاثیر آن بر محاسبات روشنایی، عموم فضاهای مترو در دسته مکان‌هایی با ضریب بهره‌برداری "آلودگی متوسط" در نظر گرفته می‌شود و ضریب کاهشی آن در محاسبات روشنایی از جدول (۱-۵) استخراج می‌گردد (براساس نشریه ۶۵۴ سازمان برنامه و بودجه- مبانی و ضوابط طراحی و مهندسی روشنایی).

جدول ۱-۵- ضرایب کاهشی بهره‌برداری

درجه آلودگی محیط	LLF
آلودگی پایین	0.8
آلودگی متوسط	0.7
آلودگی بالا	0.6

۱-۱۰-۲- ضریب یکنواختی نور

با توجه به اهمیت دستیابی به پخش نور یکنواخت و جلوگیری از ایجاد نقاط کور و تاریک در طراحی روشنایی کلیه فضاها به ویژه مکان‌های پر تردد، فاکتور "U0" (نسبت حداقل شدت روشنایی به متوسط شدت روشنایی) محاسبه خواهد شد. شایان ذکر است حداقل مقدار قابل قبول ضریب فوق جهت اطمینان از دستیابی به پخش نور یکنواخت $0.4 = \frac{4}{10}$ می‌باشد.

۱۱-۱- انتخاب نوع چراغ از نقطه نظر منبع نور

با توجه به تنوع منابع نوری موجود در بازار باید توجه کرد که برای انتخاب نوع لامپ بعنوان منبع نور می‌بایست مشخصات فنی به شرح ذیل:

- بهره رنگی
 - طول عمر
 - ابعاد
 - استقامت در برابر شرایط محیطی سخت نظیر شوک و لرزش
 - عدم تابش فرابنفش و فرورسرخ (UV/IR)
 - توان مصرفی
 - حرارت تولیدی و بازده
 - هزینه نگهداری
 - تعداد دفعات قطع و وصل
 - زمان راه‌اندازی
- و همچنین ملاحظات اقتصادی و صرفه‌جویی در مصرف انرژی نیز در نظر گرفته شوند.

۱۲-۱- سایر مشخصات چراغ

- در انتخاب نوع و مدل چراغ موارد زیر باید در نظر گرفته شود:
- وجود هماهنگی کامل مابین مدل چراغ انتخابی با طرح معماری فضاهای مختلف ایستگاه:
- در انتخاب مدل چراغ، ایجاد هماهنگی کامل با سبک معماری و نوع پوشش نهایی فضاهای مختلف ایستگاه در نظر گرفته خواهد شد. به طور مثال انتخاب مدل چراغ‌های از نظر توکار یا روکار بودن، انتخاب شکل چراغ (مربع- دایره- خطی) و ابعاد خارجی آن با هماهنگی واحد معماری صورت خواهد پذیرفت.
- شرایط محل نصب چراغ از نظر امکان دسترسی به چراغ و نصب ساپورت‌های نگهدارنده مورد نیاز:
- شرایط محل نصب چراغ از قبیل ارتفاع محل نصب و در نظر گرفتن تمهیدات لازم به منظور دسترسی به چراغ جهت تعمیرات احتمالی، لازم و ضروری می‌باشد. همچنین جهت جلوگیری از تحمیل وزن چراغ‌ها روی سقف‌های کاذب، نحوه ساپورت‌گیری مناسب آنها مورد توجه قرار خواهد گرفت به طور مثال کلیه چراغ‌های توکار باید مجهز به هوک یا محل اتصال آویز از سقف اصلی باشند.
- دشوارترین چراغ‌ها از نقطه نظر محل نصب و شرایط تعمیر و نگهداری در ایستگاه‌های مترو، چراغ‌های منصوبه در مسیر پله‌های برقی می‌باشد که هم از نظر ارتفاع نصب و هم از نظر نیاز به تجهیزات لازم جهت دسترسی به

آنها، پیچیدگی‌های خاص خود را دارا می‌باشد. لذا در طراحی و انتخاب مدل چراغ‌های فضاهای مذکور، سعی می‌گردد تا حد امکان از چراغ‌های با ابعاد کوچک‌تر و بازده بالاتر استفاده گردد.

- ارتفاع محل نصب چراغ و انتخاب مدل‌های مناسب با نمودار پخش نور متناسب با ارتفاع نصب: نکته مهم دیگر در انتخاب منبع نوری چراغ‌ها، متناسب بودن نمودار پخش نور چراغ با ارتفاع محل نصب آن می‌باشد.
- میزان آلودگی و رطوبت موجود در فضای نصب چراغ و انتخاب چراغ‌هایی با درجه حفاظت متناسب با محل نصب: درجه حفاظت کلیه چراغ‌ها باید متناسب با محل نصب آنها از نظر میزان آلودگی و رطوبت احتمالی موجود باشد. با توجه به گرد و غبار موجود در ایستگاه‌های مترو و جهت جلوگیری از کاهش شار نوری چراغ‌ها با گذشت زمان، حداقل درجه حفاظت در نظر گرفته شده برای کلیه چراغ‌ها در بیشتر فضاها IP54 می‌باشد. همچنین جدول (۶-۱) بیانگر حداقل درجه حفاظت مورد نیاز براساس کاربری آن فضا می‌باشد:

جدول ۶-۱- درجه حفاظت چراغ‌ها براساس محل نصب آنها

ردیف	نام فضا	حداقل درجه حفاظت مورد نیاز (IP)
۱	سالن‌های بلیط فروشی - تقسیم مسافر - تراز سکو - اتاق‌های اداری - راهروها و گالری‌ها	۵۴
۲	اتاق‌های تاسیساتی از قبیل اتاق‌های هواساز - تراز زیرسکو - پمپ خانه فاضلاب و تونلها	۵۴
۳	اتاق‌های برق و فنی	۵۴
۴	سرویس بهداشتی‌ها	۵۴
۵	تونل‌های تهویه مطبوع	۵۴
۶	گالری‌های کابل تراز زیرسکو	۵۴

در خصوص چراغ‌های رفلکتوری که فاقد دیفیوزر می‌باشند استفاده از سرپیچ‌های ضد گرد و غبار پیشنهاد می‌گردد.

- جنس و نوع پوشش بدنه چراغ‌ها: به منظور جلوگیری از زنگ زدن و خوردگی بدنه چراغ‌ها، کلیه چراغ‌ها از نوع بدنه فلزی و پوشش رنگ الکترواستاتیک، آلومینیوم (دایکاست، اکستروژ) و یا فولاد ضدزنگ (Stainless Steel) انتخاب می‌گردند. پوشش رنگ در چراغ‌های بدنه فلزی باید به صورت یکنواخت و در برگیرنده کلیه سطوح داخلی و خارجی آن باشد. کلیه سوراخکاری‌ها و پانچ‌های لازم در بدنه چراغ‌ها باید پیش از رنگ‌آمیزی اجرا شود و لکه‌گیری رنگ روی بدنه چراغ‌ها بعد از رنگ‌آمیزی قابل قبول نخواهد بود. همچنین در مکان‌های با رطوبت بالا از قبیل پمپ خانه فاضلاب، تونل‌های تهویه مطبوع از چراغ‌ها با بدنه استیل از سری ۳۰۰ بویژه گرید ۳۱۶ استفاده خواهد شد.
- بدنه کلیه چراغ‌ها بسته به نوع و نحوه برق‌رسانی به آنها دارای یک یا دو سوراخ جهت ورود کابل و نصب گلند کابل مناسب می‌باشند. همچنین در نظر گرفتن پیچ اتصال سیم ارت به بدنه کلیه چراغ‌ها لازم و ضروری می‌باشد.
- دیفیوزر (لنز) چراغ‌ها: کلیه دیفیوزر چراغ‌ها می‌بایست از نوع:

- خود خاموش شونده (FLAME RETARDANT)
 - کم دود و عاری از گازهای سمی کلرید هیدروژن (LOW SMOKE-HALOGEN FREE)
- انتخاب می‌شوند. در صورت استفاده از شیشه به عنوان دیفیوزر، استفاده از نوع سیکوریت سندبلاست با ضخامت حداقل ۳ میلیمتر (به منظور جلوگیری از شکسته شدن و افزایش مقاومت در برابر ضربه) الزامی می‌باشد. همچنین طراحی دیفیوزر چراغ از نظر فاصله آن با منبع نوری چراغ و درصد شفافیت آن، باید به گونه‌ای باشد که روشنایی در کل سطح دیفیوزر به عنوان پخش کننده نور، به صورت یکنواخت دیده شود و خطوط نوری پشت دیفیوزر قابل مشاهده نباشد (استفاده از دیفیوز با ضریب نامشهودی لامپ حداقل ۹۰ درصد).
- درایور (راه‌انداز) چراغ‌های LED:
- در صورت استفاده از لامپ‌های LED موارد زیر در انتخاب مدل و نوع درایور در نظر گرفته می‌شود:
- متناسب بودن توان خروجی درایور با احتساب بازده آن با توان نامی چراغ.
 - محل مناسب نصب درایور در داخل چراغ از نظر تبادل حرارتی آسان با محیط اطراف (تمهیدات لازم جهت HEAT DISSIPATION مناسب از قبیل استفاده از خمیر و چسب‌های سیلیکونی در محل اتصال درایور با بدنه).
 - LOW HARMONIC بودن چراغ‌ها به منظور افزایش کیفیت توان شبکه (هارمونیک تولید شده توسط کلیه درایورها-THD- باید در نقطه کار حداکثر ۱۵ درصد باشد).
 - ضریب توان حداقل ۰,۹، درایورها برای کلیه چراغ‌ها در نقطه کار.
 - FLICKER FREE بودن کلیه درایورها.
 - امکان تحمل کاهش/اضافه ولتاژ به میزان حداقل $\pm 10\%$ ولتاژ نامی بدون تاثیر در کارکرد مناسب درایور.

فصل ۲

همبندی

۲-۱- کلیات

همبندی همپتانسیل کننده (Equipotential Bonding) به معنی اتصال بدنه‌ها، سازه‌ها، تجهیزات و تاسیسات الکتریکی و غیر الکتریکی فلزی است که می‌توانند در دسترس یک شخص قرار بگیرند. از این رو همبندی می‌تواند از شکل‌گیری اختلاف پتانسیل خطرناک بین نقاط هادی در دسترس افراد جلوگیری نماید.

براساس مبحث ۱۳ مقررات ملی ساختمان و همچنین اصول مطرح در استانداردهای بین‌المللی اعمال همبندی در کلیه ساختمان‌ها با هر نوع کاربری اجباری است و اجرای آن مزایای زیر را به همراه خواهد داشت:

- مطمئن‌ترین روش جلوگیری از برق گرفتگی ناشی از تماس غیرمستقیم (به کمک هم ولتاژ کردن نقاط در دسترس)
- کاهش خطر آتش‌سوزی‌های ناشی از برق.
- حفاظت از آسیب دیدن تجهیزات الکترونیکی، مخابراتی و اتوماسیون.
- کاهش مقاومت سیستم زمین ساختمان و افزایش سرعت عملکرد وسایل حفاظتی.
- کاهش اثرات الکتریسته ساکن (Electro Static Discharge) و کمک به بهبود سازگاری الکترومغناطیسی (Electro Magnetic Compatibility) که موجب کاهش تداخل امواج الکترو مغناطیسی (Electro Magnetic Interference) می‌شود.
- رفع نگرانی ناشی از عدم اطمینان به عملکرد وسایل حفاظتی.

جهت اجرای همبندی باید هادی حفاظتی، هادی خنثی (به صورت غیرمستقیم)، لوله‌های اصلی فلزی آب، لوله‌ها و کانال‌های فلزی، ریل‌های کابین و ریل‌های وزنه تعادل آسانسورها، سینی‌های فلزی کابل و سایر تاسیسات در ایستگاه‌ها، الکتروود اصلی و تمامی قسمت‌های اصلی فلزی ساختمان مانند آرماتورها، بتن مسلح را بوسیله هادی جداگانه بر روی شینه اصلی اتصال زمین سازه به یکدیگر متصل نمود.

لذا با توجه به وجود مقاومت الکتریکی در اتصالات عادی بین میلگردهای بتن مسلح، بایستی پیش از هر مرحله بتن‌ریزی، اتصالات الکتریکی مطمئنی را بوجود آورد و سپس شبکه ایجاد شده را به اتصال زمین ساختمان و سازه متصل نمود.

۲-۲- روش طراحی و اجرا

۲-۲-۱- ترسیم نقشه‌های همبندی

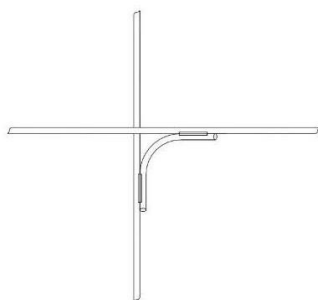
نقشه‌های همبندی اصلی و اضافی بایستی بر روی فونداسیون و شمع‌های سازه ترسیم و جزئیات لازم به آنها افزوده شود.

همبندی با ایجاد شبکه‌ای در فونداسیون و میلگردها و ستون‌های سازه و در همه طبقات انجام می‌گردد و در فونداسیون‌های یکپارچه، هادی همبند کننده بایستی علاوه بر پوشش دادن خط پیرامونی فونداسیون، در طول و عرض ساختمان، حداقل در هر ۲۰ متر، یک انشعاب داشته باشد.

۲-۲-۲- جزئیات ایجاد شبکه همبندی

هادی همبند کننده، یک رشته سیم و یا تسمه از جنس مس و یا آلومینیوم است و یا اینکه یک عدد میلگرد و یا یک تیر یا ستون فلزی است که براساس طرح همبندی در سقف‌ها و ستون‌های سازه قرار می‌گیرد. توصیه می‌شود به منظور سهولت و سرعت در اجرا، اطمینان بیشتر از اجرای درست و تداخل کمتر با عملیات سازه‌ای از هادی مسی به عنوان هادی همبندی استفاده گردد. لیکن به لحاظ اقتصادی هادی همبندی می‌تواند یکی از میلگردهای موجود در ستون‌های سازه و یا یک میلگرد اضافی باشد که به میلگردهای موجود سازه اضافه شده است (بکارگیری میلگردهای موجود سازه به عنوان میلگرد همبندی، منوط به کسب اجازه از مهندس ناظر سازه است). میلگردهای اضافی همبندی را می‌بایست با همان روش بستن میلگردهای اصلی سازه، اجرا نمود و تمامی قطعات شبکه همبند، از طریق اتصالات الکتریکی مطمئن به یکدیگر وصل شوند به نحوی که مقاومت الکتریکی بین اجزا این شبکه به حداقل ممکن کاهش یابد.

در این خصوص باید توجه کرد که اتصال الکتریکی مطمئن بین قطعات میلگرد همبندی به وسیله جوشکاری به وجود می‌آید. جزئیات آن به شکل ذیل می‌باشد. طول جوش نیز در شکل ذیل نشان داده شده است.

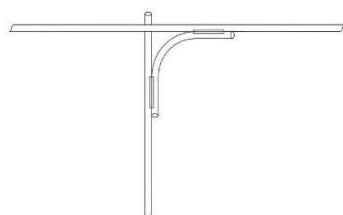


نحوه جوشکاری میلگردها در یک تقاطع چهارراه

شکل ۱-۱-۲

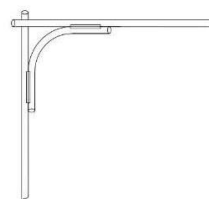
نحوه جوشکاری میلگردهای طولی
(جوشکاری Overlap ها)

شکل ۱-۱-۱



نحوه جوشکاری میلگردها در یک تقاطع سه راه

شکل ۱-۱-۴



نحوه جوشکاری میلگردها در یک گوشه

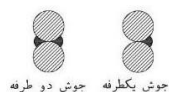
شکل ۱-۱-۳

جدول ۱-۱

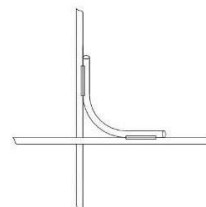
طول جوش		نوع آرماتور
دو طرفه	یک طرفه	
3d	6d	AI
4d	8d	AII
5d	10d	AIII

d = قطر آرماتور (میلگرد)

آرماتور AI از نوع ساده و آرماتورهای AII و AIII از نوع آج دار هستند.



جوش یک طرفه جوش دو طرفه



نحوه جوشکاری میلگردهای شناژ یا شالوده
به ستون (میلگردهای افقی به عمودی)

شکل ۱-۱-۵

شکل ۱-۲- دستورالعمل طرح و اجرای همبندی در ساختمانها

۲-۲-۳- سطح مقطع هادی همبندی

سطح مقطع هادی همبندی اصلی چنانچه از جنس مس باشد (Cu) نباید از 6mm کمتر و لزومی نخواهد داشت که از 25mm² بیشتر باشد.

چنانچه هادی همبندی از جنس فولاد و از نوع میلگرد باشد نباید از میلگرد نمره ۸ کمتر و لزومی هم ندارد که از میلگرد نمره ۱۶ بیشتر باشد.

بین این دو سطح مقطع، سطح مقطع هادی همبندی اصلی نباید از نصف سطح بزرگترین هادی حفاظتی که به ترمینال اصلی اتصال زمین وصل شده کوچکتر باشد.

فصل ۳

الزامات طراحی

زیرساخت‌های توزیع نیرو

۳-۱- کلیات

در این فصل الزامات طراحی زیرساخت‌های توزیع نیرو و حدفصل تابلوهای توزیع تا مصرف کننده‌ها شامل لوله‌های برق- سینی و نردبان کابل- سیم‌کشی- کابل‌کشی و ادوات سیم‌کشی از قبیل کلید و پریزها عنوان می‌گردد.

۳-۲- لوله‌کشی برق

- تمامی سیم‌کشی‌های داخل ایستگاه اعم از روکار یا توکار باید داخل لوله‌های مخصوص برق فولادی از نوع گالوانیزه عمقی داغ و با رعایت الزامات مشروحه زیر و بر اساس استانداردهای:
 - EN 50086-1&2 Specification for Conduit systems for cable management.
 - EN 61386-1 Conduit Systems for Electrical Installations
 اجرا گردد.
- سیستم‌های زیر باید توسط لوله‌های جداگانه اجرا گردد:
 - سیستم برق‌رسانی به پریزهای عمومی
 - سیستم برق‌رسانی به پریزهای اضطراری
 - سیستم روشنایی نرمال
 - سیستم روشنایی اضطراری
 - سیستم برق‌رسانی به فن کویل‌ها (در صورت وجود)
 - سیستم‌های جریان ضعیف (مخابرات)
- لوله‌کشی برق در کلیه فضاهای تاسیساتی- تجهیزاتی مانند اتاق‌های برق- اتاق هواساز- تونل‌های تهویه هوا- پمپ‌خانه فاضلاب- تراز زیر سکو- داخل سقف‌های کاذب به صورت روکار و در سایر فضاهای ایستگاه مانند اتاق‌های اداری- کنترل- ترازهای تقسیم مسافر و بلیط فروشی- سرویس‌های بهداشتی و به صورت توکار اجرا خواهد گردید.
- کلیه لوله‌های برق اعم از روکار یا توکار از نوع فولادی گالوانیزه عمقی داغ می‌باشد.
- محاسبات و انتخاب سطح مقطع کلیه لوله‌های برق به گونه‌ای می‌باشد که در هر لوله حداقل ۳۰ درصد فضای خالی، جهت سیم‌کشی‌های آتی فراهم باشد. بدین ترتیب حداقل قطر لوله‌ها برق براساس تعداد و سطح مقطع هادی‌های داخل لوله و مطابق جدول (۳-۱) انتخاب خواهد گردید.

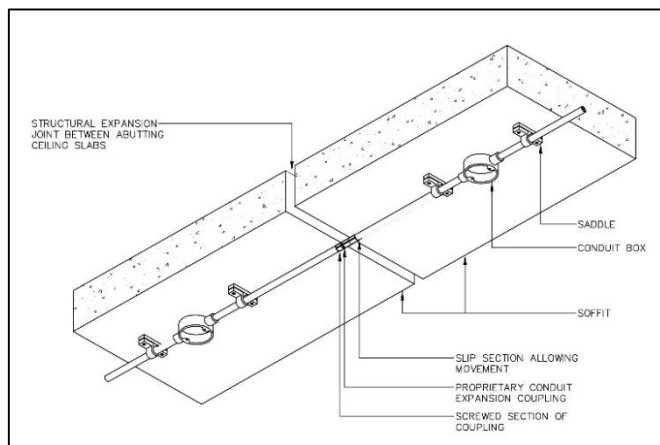
جدول ۳-۱- انتخاب سایز لوله برق براساس تعداد هادی‌های داخل لوله

تعداد هادی سطح مقطع	۲	۳	۴	۵
۱,۵	PG 13.5	PG 13.5	PG 16	PG 16
۲,۵	PG 13.5	PG 13.5	PG 16	PG 16
۴	PG 16	PG 16	PG 21	PG 21
۶	PG 21	PG 21	PG 29	PG 29

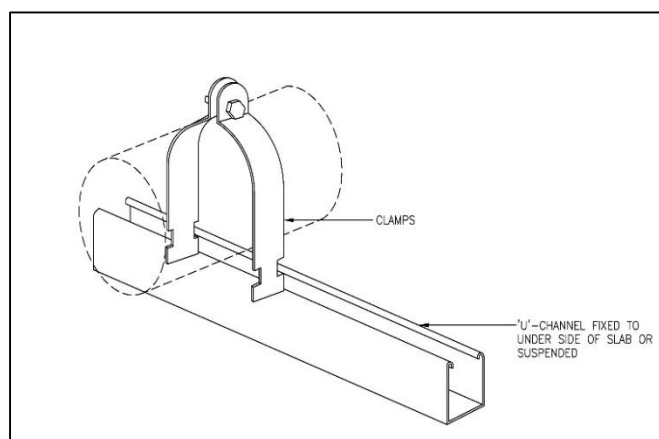
- تمامی لوله‌کشی‌های برق باید از تابلوی برق مربوطه شروع و به جعبه تقسیم یا جعبه کلید و پریز ختم گردد. بدین ترتیب باقی‌گذارن سرلوله به طور آزاد و یا کور کردن آن مجاز نمی‌باشد.
- کلیه جعبه تقسیم‌ها باید مجهز به درب بوده و حداقل با استفاده از دو عدد پیچ به بدنه متصل گردد. همچنین در مکان‌های مرطوب و نمناک از قبیل تراز زیرسکو- سرویس‌های بهداشتی- اتاق‌های هواساز، درب‌های جعبه تقسیم‌ها باید دارای واشر آب‌بندی باشد.
- کلیه لوله‌های برق توکار باید به موازات خط الراس دیوارها و سقف و یا عمود بر آنها اجرا گردد و اجرای مورب آن مجاز نمی‌باشد.
- در مواردی که لوله از درز انبساط ایستگاه عبور می‌نماید باید از لوله‌های قابل انعطاف استفاده گردد تا اجازه انبساط و انقباض آزادانه به لوله داده شود (شکل ۳-۳).
- شعاع خمش داخلی لوله‌ها نباید از ۸ برابر قطر خارجی لوله کمتر باشد. همچنین تعداد خم‌های مجاز در مسیر لوله‌کشی بین دو نقطه اتصال مکانیکی مانند دو جعبه (اعم از جعبه تقسیم و یا جعبه کلید و پریز) نباید از ۴ عدد بیشتر باشد، در غیر اینصورت باید از جعبه‌های کششی (PULL BOX) استفاده گردد.
- جهت سهولت در امر سیم‌کشی در مسیرهای طولانی، باید از جعبه‌های کششی (PULL BOX) به فاصله‌های حداکثر ۲۰ متر استفاده گردد.
- تمامی لوله‌ها باید از یک نقطه اتصال تا نقطه اتصال دیگر (جعبه تقسیم و یا جعبه کلید و پریز) به صورت پیوسته امتداد یابد.
- در مسیر لوله‌کشی روکار و یا توکار در هر نقطه اتصال از قبیل چراغ، کلید، پریز و مانند آن باید یک جعبه متناسب با مورد کاربرد نصب شود.
- برق‌رسانی به کلیه چراغ‌ها باید به صورت شعاعی و با استفاده از جعبه تقسیم صورت پذیرد و استفاده از روش "چراغ به چراغ (THRU WIRING)" مجاز نمی‌باشد (شکل‌های ۳-۴ و ۳-۶).
- اندازه جعبه‌های تقسیم یا کشش باید طوری انتخاب شود که فضای کافی برای سیم‌ها و کابل‌های داخل آن وجود داشته باشد.

- در لوله‌کشی‌های فلزی، کلیه اتصالات اعم از لوله و جعبه‌ها باید به نحوی انجام شود که اتصال موثر الکتریکی تحقق پذیرد. این مورد به ویژه در خصوص اتصال زمین لوله‌های فولادی حائز اهمیت می‌باشد. همچنین کلیه جعبه تقسیم‌های باید به سیستم زمین ایستگاه متصل شوند.
- کلیه لوله‌های فولادی باید توسط بوشن و براس بوش به بدنه تابلوهای برق متصل شوند.
- به منظور حفاظت لوله‌های برق در محل عبور از دیوار، کف بتنی یا هر گونه پارتیشن ساختمانی، پیش‌بینی غلاف فولادی، سیمانی یا پلاستیکی صلب الزامی می‌باشد.
- جهت اجرای لوله‌های برق توکار، شیار زنی روی سطوح بنایی توسط تجهیزات مخصوص الزامی باشد. عرض شیار باید متناسب با تعداد لوله‌ها و عمق شیار باید به گونه‌ای باشد که سطح خارجی لوله نصب شده تا سطح تمام شده دیوار حداقل ۱۵ میلیمتر فاصله داشته باشد.
- تمامی جعبه‌های توکار (اعم از جعبه تقسیم و یا جعبه کلید و پریرز) باید به گونه‌ای نصب شوند که لبه خارجی آنها با سطح تمام شده دیوار در یک راستا قرار گیرند.
- به منظور جلوگیری از صدمه دیدن سیم‌های داخل لوله‌های توکار هنگام عملیات بنایی، سیم‌کشی داخل لوله باید پس از اتمام عملیات نازک کاری ایستگاه انجام شود. همچنین جهت سهولت در عملیات سیم‌کشی می‌توان از نخ‌های مخصوص سیم‌کشی داخل لوله‌های توکار و در مسیرهای طولانی استفاده نمود.
- در سیستم لوله کشی روکار، تمامی اتصالات باید از نوع پیچی باشد و به وسیله پیچ و مهره و بوشن و زانو استاندارد به یکدیگر متصل شوند. هر گونه اتصال جوشی یا اتصالی که سبب از بین رفتن پوشش گالوانیزه لوله‌ها شود ممنوع می‌باشد (شکل ۳-۱).
- کلیه لوله‌های روکار باید توسط بست‌های مخصوص (بست اسپیت یا چنگکی) به دیوار یا سقف مهار شود. فاصله بست‌ها در هیچ حالتی نباید از ۱۰۰ سانتیمتر بیشتر شود. بست‌ها باید به وسیله پیچ و رول پلاگ به دیوار یا سقف محکم شده و حداقل توسط دو پیچ لوله‌های برق را مهار نماید. در این حالت لوله‌ها باید حداقل ۶ میلیمتر با سطوح مجاور خود فاصله داشته باشند (شکل‌های ۳-۱ و ۳-۲).
- در موارد اتصال لوله‌های فولادی به جعبه تقسیم‌ها باید از بوشن و براس بوش جهت قفل شدن اتصال استفاده شود (شکل ۳-۶).
- مهار لوله‌های برق به وسیله سیم‌های رابیتس بندی سقف کاذب گچی یا آویزهای مربوط به سقف‌های کناف ممنوع بوده و لوله‌های برق حتی‌الامکان باید به سقف اصلی مهار گردند. در غیر اینصورت درنظر گرفتن ساپورت‌های مناسب مستقل از سازه سقف کاذب ضروری می‌باشد.
- اتصال لوله‌های برق به دستگاه‌های دارای لرزش مانند پمپ‌ها یا موتورهای الکتریکی باید توسط لوله‌های فولادی گالوانیزه قابل انعطاف با طول حداقل ۲۰ سانتیمتر انجام شود (شکل ۳-۵).

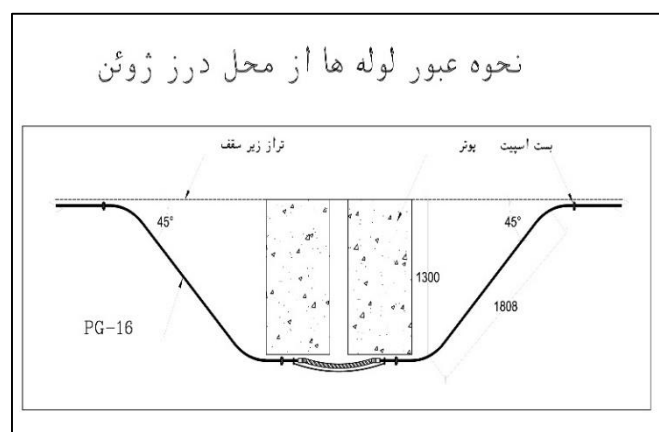
- در خصوص سربندی کلیه چراغ‌ها اعم از توکار یا روکار، لوله برق حداقل چراغ تا جعبه تقسیم متناظر آن باید توسط لوله فولادی قابل انعطاف و با طول حداکثر ۵۰ سانتیمتر اجرا گردد. لوله مذکور باید از دو طرف توسط اتصالات استاندارد به چراغ و جعبه تقسیم قفل شود (شکل ۳-۶).



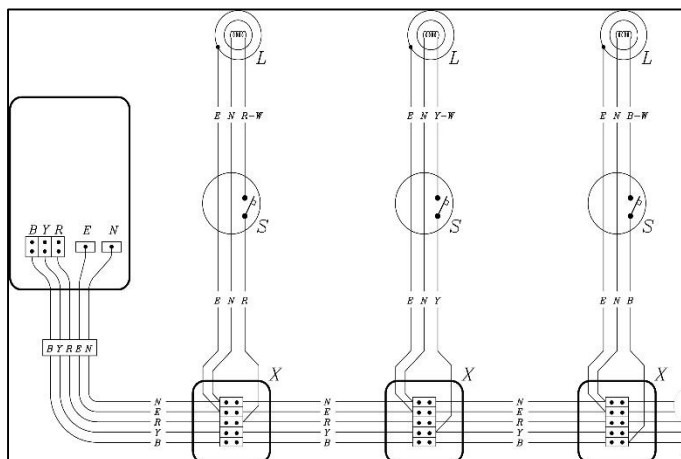
شکل ۳-۱- نحوه مهار لوله‌های برق روکار با استفاده از بست اسپیت



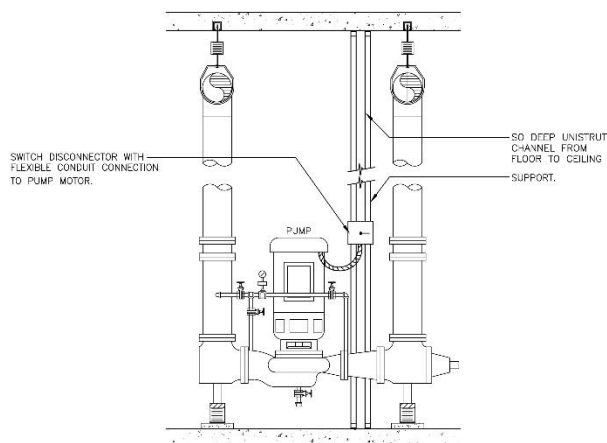
شکل ۳-۲- نحوه مهار لوله‌های برق روکار با استفاده از بست چنگکی



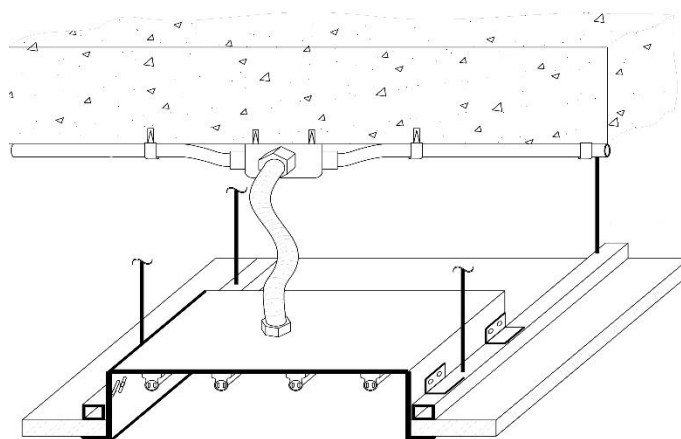
شکل ۳-۳- نحوه عبور لوله‌های برق روکار از درز انبساط



شکل ۳-۴- نحوه برق‌رسانی به چراغ‌ها به روش انشعابی



شکل ۳-۵- نحوه برق‌رسانی به تجهیزات مکانیکی دارای لرزش



شکل ۳-۶- نحوه برق‌رسانی به چراغ‌ها به روش انشعابی

۳-۳- سینی و لدر کابل

- کلیه کابل‌های برق (قدرت و جریان ضعیف) باید توسط سینی‌های کابل در مسیرهای افقی و نردبان کابل در مسیرهای عمودی با رعایت الزامات مشروحه زیر و براساس استانداردهای:

- IEC 61537 Cable tray systems and cable ladder systems
- EN ISO 1461 Hot dipped galvanized coating on iron and steel articles.

محافظت گردند.

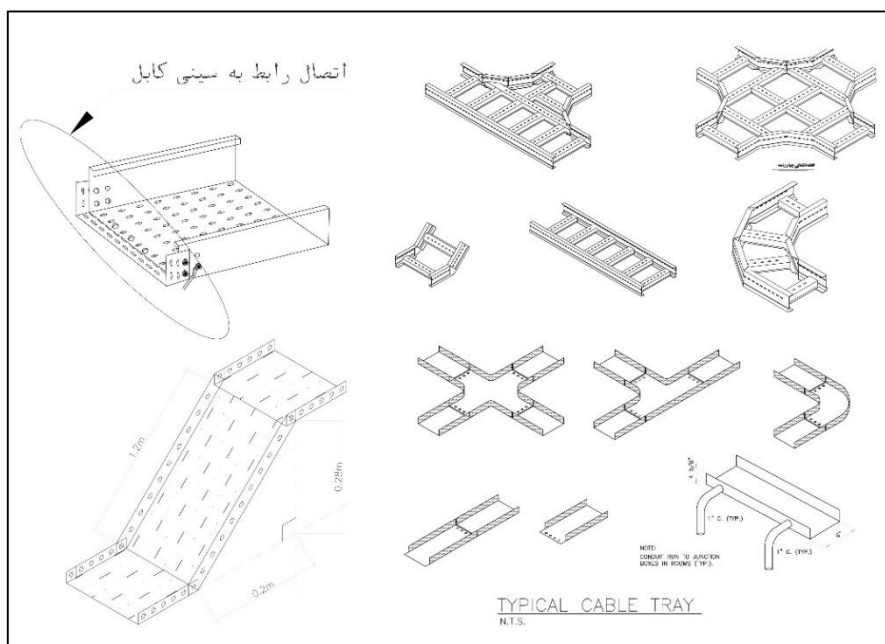
- کلیه سینی‌های کابل مورد استفاده باید از نوع گالوانیزه عمقی داغ سوراخدار (PERFORATED CABLE TRAY) انتخاب شود. براساس استاندارد IEC 60364-5-52 مجموع مساحت سوراخ‌های روی سطح سینی کابل باید حداقل برابر با ۳۰٪ مساحت کل سینی کابل باشد تا تهویه هوای اطراف کابل‌ها به خوبی صورت بپذیرد.
- کلیه سینی‌های کابل باید از نوع ۶ خم انتخاب شوند.
- ضخامت ورق سینی کابل و ارتفاع لبه‌های آن براساس جدول (۳-۲) انتخاب خواهد شد:

جدول ۳-۲- مشخصات ابعاد سینی‌های کابل

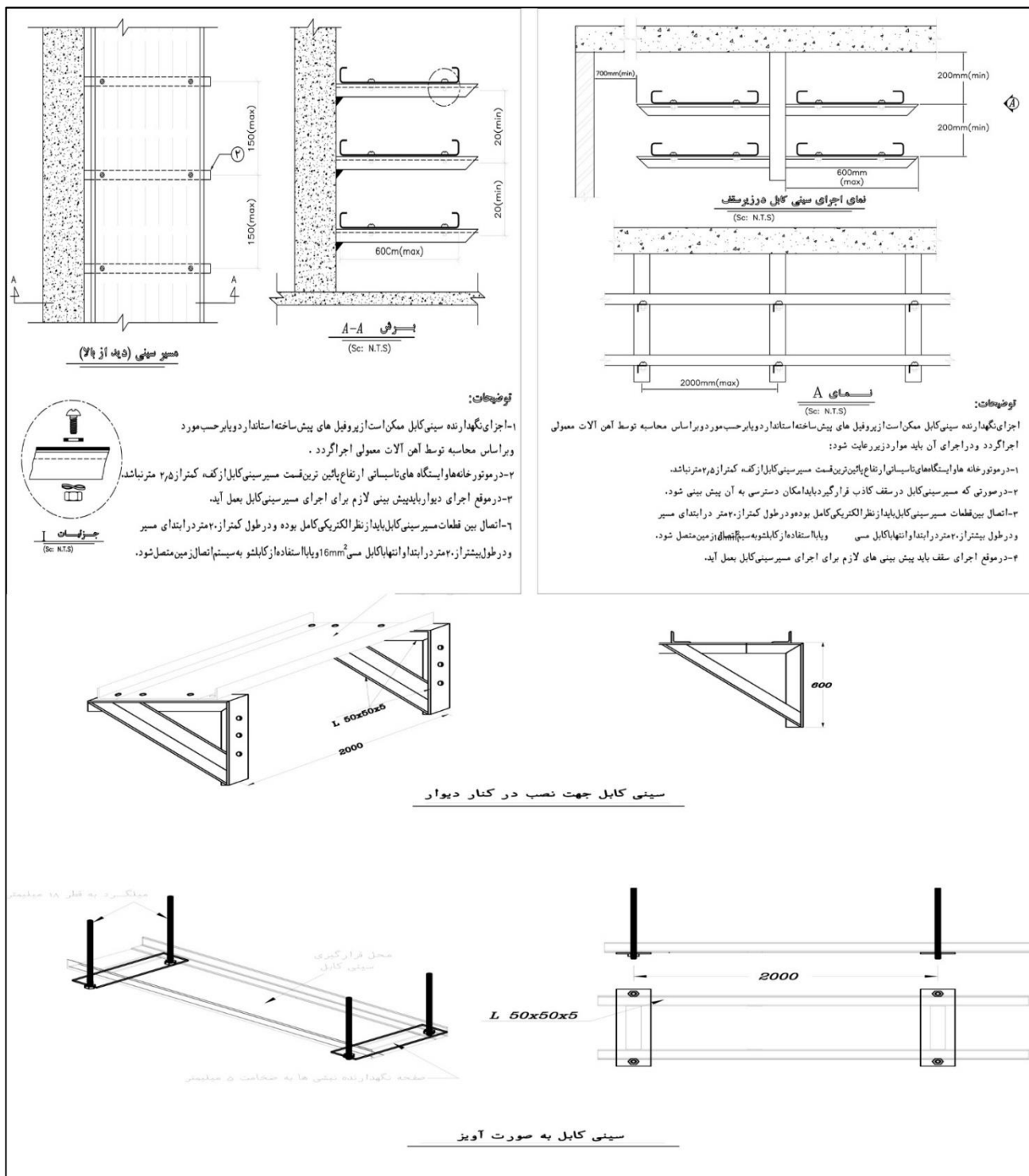
عرض سینی	W=10 cm	W=20 cm	W=30 cm	W=40 cm	W=50 cm	W=60 cm
ضخامت ورق سینی کابل (میلیمتر)	۱,۲۵	۱,۲۵	۱,۵	۱,۵	۲	۲
ارتفاع لبه سینی کابل (میلیمتر)	۴۰	۴۰	۴۰	۶۰	۶۰	۶۰

- مشخصات کلیه اتصالات سینی کابل از قبیل زانو، سه راهی، چهار راهی و رابط‌های آن باید مشابه جدول (۳-۲) و از نوع استاندارد آن انتخاب گردد.
- سینی‌های کابل باید توسط رابط استاندارد سینی و پیچ و مهره‌های گالوانیزه به یکدیگر متصل شوند. استفاده از جوش آهن یا سایر روش‌هایی که سبب از بین رفتن پوشش گالوانیزه سینی کابل می‌گردد ممنوع می‌باشد.
- کلیه سینی‌های کابل باید توسط ساپورت‌های فلزی (از نوع سنتی یا پیش ساخته) به سازه‌های اصلی ساختمان مهار گردند. فاصله و نوع پروفیل‌های استفاده شده بستگی به میزان بار روی سینی‌ها دارد که در هنگام اجرا توسط واحد سازه طراحی و ساخته خواهد شد. ولی در هیچ حالت فاصله بین دو ساپورت متوالی نباید از ۲ متر تجاوز نماید.
- کلیه سینی‌های کابل در محل عبور از روی ساپورت‌ها باید حداقل در ۲ نقطه به ساپورت‌ها پیچ و مهره گردند. جهت جلوگیری از واکنش گالوانیک و خورده شدن سینی‌ها، استفاده از پیچ و مهره‌های گالوانیزه الزامی می‌باشد.

- استفاده از جوش آهن یا سایر روش‌هایی که سبب از بین رفتن پوشش گالوانیزه سینی کابل می‌گردد برای مهار کردن سینی‌های کابل روی ساپورت‌ها ممنوع می‌باشد.
- استفاده از اتصالات در مسیر سینی کابل باید به گونه‌ای انجام شود که اطمینان کافی از پیوستگی الکتریکی در کل مسیر حاصل گردد.
 - طراحی و انتخاب عرض سینی‌های کابل براساس تعداد کابل‌های موجود در هر سینی و در نظر گرفتن حداقل ۳۰٪ فضای خالی جهت کابل‌کشی‌های آتی در نظر گرفته شود. همچنین آرایش کلیه کابل‌های داخل سینی در یک لایه و با فواصل مناسب جهت نصب بست‌های استاندارد طراحی خواهد گردید.
 - تغییر جهت سینی‌های کابل از حالت افقی به عمودی باید توسط اتصالات استاندارد (زانوهای چند تکه قابل تنظیم) و با رعایت حداقل شعاع خمش بزرگترین کابل موجود در سینی کابل انجام شود.
 - هرگونه برشکاری احتمالی سینی‌های کابل باید از قسمت صاف (بدون سوراخ) آن انجام شده و قسمت‌های برش خورده جهت حفاظت در برابر زنگ زدگی توسط ۲ لایه محافظ زینک ریچ پوشانده شود.
 - حداقل فاصله لبه سینی کابل تا سطوح مجاور آن نباید کمتر از ۳،۰ قطر خارجی بزرگترین کابل چند کور موجود روی سینی کابل یا ۲۰ میلی‌متر (هر کدام بزرگتر باشد) کمتر باشد.
 - جهت جلوگیری از صدمات مکانیکی ناشی از وقوع اتصال کوتاه‌های احتمالی، کلیه کابل‌های داخل سینی باید توسط بست‌های استاندارد به سینی کابل مهار شوند. فاصله بست‌ها در مسیرهای افقی حداکثر ۱۰ متر و در مسیرهای قائم حداکثر ۱،۵ متر می‌باشند.
 - در طراحی مسیرهای سینی کابل، حتی‌الامکان از دو سینی مجزا جهت عبور کابل‌های جریان ضعیف و فشار ضعیف استفاده خواهد شد و در مسیرهایی که به ناچار باید از یک سینی استفاده شود، کابل‌های جریان ضعیف و فشار ضعیف باید توسط پارتیشن فلزی از یکدیگر جدا شوند.



شکل ۳-۷- نمونه اتصالات استاندارد مربوط به سینی و نردبان کابل



شکل ۳-۸- نحوه ساپورت‌گیری سینی کابل

۳-۴- سیم‌کشی و کابل‌کشی

- کلیه کابل‌ها و سیم‌های بکار رفته در ایستگاه‌ها با توجه به زیرزمینی بودن آنها، از نوع مقاوم در برابر حریق، کم دود و عاری از گازهای سمی (Low Smoke & Halogen Free: LSHF) می‌باشند. موضوع مقاومت در برابر حریق اصولاً به دو بخش تقسیم می‌گردد:

- کابل‌های مقاوم در برابر حریق منطبق بر کد IEC331 تحت نام Fire Resistant

- کابل‌های موخر آتش منطبق بر کد IEC332 تحت نام Fire or Flame Retardant

توصیه می‌گردد با توجه به اینکه مقاومت در برابر حریق در کد IEC331 بالاتر و موثرتر می‌باشد در کلیه موارد از کابل‌های منطبق با این کد استفاده شود و در برخی موارد مثل کابل‌ها و سیم‌های بکار رفته در داخل تجهیزات مانند تابلوها از مشخصات منطبق با کد IEC332 استفاده شود.

- در طراحی سطح مقطع کابل‌ها جهت مدارهای سه فاز، تا سطح مقطع ۱۶ میلیمتر مربع از کابل‌های ۵ رشته (MULTI CORE) و از سطح مقطع ۲۵ تا ۹۵ میلیمترمربع از کابل‌های ۳،۵ یا ۴ رشته (MULTI CORE) و از سطح مقطع ۱۲۰ تا ۲۴۰ میلیمتر مربع از کابل‌های تک رشته (SINGLE CORE) استفاده خواهد شد.
- با توجه به اینکه سیستم نیرورسانی در ایستگاه از نوع TNS می‌باشد لذا به جز مدارات موتورهای سه فاز آسنکرون که نیازی به نول ندارند برای سایر مدارات بایستی از سه هادی فاز، یک هادی خنثی و یک هادی حفاظتی (کابل‌های ۵ رشته‌ای) استفاده گردد.
- بزرگترین سطح مقطع کابل مورد استفاده در طراحی کابل‌ها، ۲۴۰ میلیمترمربع می‌باشد و در صورت نیاز به کابل با سطح مقطع‌های بزرگتر از چند هادی به صورت موازی جهت انتقال توان جهت هر فاز استفاده خواهد شد.
- استانداردهای اجباری ساخت سیم و کابل‌ها عبارتند از:

- IEC 60228 Conductors for Insulated Cables.
- IEC 60332-1-1 TO 3 Tests on electric cables.
- IEC 60332-2-1 TO 2 Tests on electric cables under fire conditions.
- IEC 50363 Part 0 to 10 Insulating , sheathing and covering material for Low

مفاد ذیل در طراحی پلان‌های سیم‌کشی و کابل‌کشی در سطح ایستگاه مترو در نظر گرفته خواهد شد:

(۱) هادی‌های مربوط به یک مدار (فاز- نول- ارت) باید از یک لوله عبور کند. به استثناء مدارهایی که به علت جریان بالا از دو یا چند هادی تک رشته جهت عبور جریان استفاده می‌شود. در این حالت هادی‌های هر سه فاز باید از داخل یک لوله عبور نماید. عبور یک هادی تک رشته مربوط به یک فاز از داخل یک لوله مجاز نمی‌باشد.

(۲) استفاده از نول مشترک برای چند مدار اصلی که دارای حفاظت مستقل می‌باشند، مجاز نمی‌باشد.

(۳) استفاده از شفت آسانسور جهت عبور لوله برق مجاز نمی‌باشد.

(۴) هنگام عملیات کابل‌کشی شعاع خمش کابل‌ها نباید از مقادیر زیر کمتر باشد:

الف) در کابل‌های زرده‌دار، هم مرکز و هم محور از رابطه زیر استفاده می‌شود:

$$r = 9(D + d)$$

ب) در کابل‌های بدون روپوش فلزی و زرده‌دار با عایق پلی وینیل کلراید (PVC)، کابل با عایق کراسلینک پلی اتیلن XLPE و غیره باید رابطه زیر رعایت گردد:

$$r = 8(D + d)$$

r: شعاع خمش کابل

D: قطر خارجی کابل

d: قطر هادی بزرگترین رشته کابل

A: سطح مقطع کابل

۵) جهت سربندی کلیه چراغ‌ها، کلیدها و پریزها باید از سرسیم متناسب (سرسیم سوزنی یا حلقوی) با سطح مقطع هادی‌های فاز استفاده کرد. در این حالت پوشش روی سیم باید توسط ابزار مخصوص و به اندازه کافی برداشته شود.

۶) اتصال کابل‌ها به شینه‌های تابلوهای برق باید توسط کابلشوهای پرسی و پیچ و مهره گالوانیزه مجاز می‌باشد.

۷) در محل عبور کابل‌ها از درزهای انبساط ساختمان باید تمهیدات لازم جهت انبساط و انقباض کابل‌ها در نظر گرفته شود.

۸) حداقل فاصله کابل‌های فشار ضعیف با لوله‌های تاسیساتی از قبیل لوله‌های آب و فاضلاب برابر ۳۰ سانتیمتر در نظر گرفته می‌شود.

۹) جهت اتصالات سیم‌ها به یکدیگر یا انشعاب‌گیری باید از ترمینال‌های پیچی استاندارد (چینی- باکالیتی) داخل جعبه‌های تقسیم استفاده نمود. پیچیدن سیم‌ها به دور هم برای اتصال الکتریکی و عایق‌بندی آنها توسط چسب برق ممنوع می‌باشد.

۱۰) کلیه مدارهای منتهی به تابلوهای برق باید توسط برچسب‌های مخصوص بر اساس کد موجود در نقش‌های چون ساخت کدگذاری گردد.

۱۱) کلیه هادی‌های نول باید به صورت مجزا به شینه یا ترمینال‌های در نظر گرفته شده متصل گردد و اتصال دو یا چند سیم نول بهم بسته شده به شینه نول تابلو مجاز نمی‌باشد.

۱۲) کلیه مدارهای نهایی از قبیل مدارهای تغذیه روشنایی و پریز باید مجهز به هادی حفاظتی جهت اتصال به بدنه فلزی چراغ‌ها یا کنتاکت ارت پریزها باشد.

۱۳) رنگ‌بندی هادی فاز- نول و ارت به شرح جدول زیر می‌باشد:

جدول ۳-۳- رنگ‌بندی سیم‌ها

ارت	نول	فاز سوم	فاز دوم	فاز اول	
سبز و زرد	آبی کم رنگ	---	---	قرمز	مدار تک‌فاز
سبز و زرد	آبی کم رنگ	مشکی	زرد	قرمز	مدار سه فاز
رنگ فاز برگشتی از چراغ‌ها خاکستری یا سفید می‌باشد.					

۳-۵- کلید و پریزها

- ولتاژ نامی کلیدهای روشنایی 250° ولت و جریان نامی آنها با توجه به نوع باری که قطع و وصل می‌شود به روش زیر محاسبه می‌شود:
 - لامپ‌های رشته‌ای: جریان نامی کلید بزرگتر یا مساوی جریان مصرفی انتخاب می‌گردد.
 - لامپ‌های LED: جریان نامی کلید بزرگتر یا مساوی $1,25$ برابر جریان مصرفی انتخاب می‌گردد.
 - لامپ‌های تخلیه در گاز یا لامپ‌های فلورسنت با خازن اصلاح ضریب توان: به دلیل جریان هجومی قابل توجه، جریان نامی کلید $1,5$ برابر جریان مصرفی انتخاب می‌گردد.
- *با توجه به توضیحات فوق و با توجه به اینکه کلیدهای روشنایی موجود در بازار ایران، 10 آمپر می‌باشند، در طراحی کنترل چراغ‌های LED فضاهای مختلف، همواره از 80 درصد ظرفیت نامی کلید در محاسبات استفاده خواهد گردید.
- کلیدهای روشنایی فضاهای مختلف جنب درب ورودی و در طرف قفل درب قرار می‌گیرد. در این حالت فاصله لبه کلید تا چهارچوب درب نباید از 10 سانتیمتر کمتر و از 30 سانتیمتر بیشتر باشد.
- جهت نصب مکانیزم کلیدها باید به گونه‌ای باشد که پل‌های کلید رو به پایین چراغ‌ها را روشن و رو به بالا چراغ‌ها را خاموش نماید.
- ارتفاع نصب کلیدهای روشنایی در کلیه فضاها 110 سانتیمتر می‌باشد.
- کلیه کلیدهای منصوبه در اتاق‌های باتری از نوع ضد انفجار می‌باشد.
- ولتاژ و جریان نامی پریزهای مورد استفاده در فضاهای مختلف ایستگاه به شرح زیر می‌باشد:
 - پریزهای تک فاز: ولتاژ نامی حداقل 250° ولت- جریان نامی 16 آمپر
 - پریزهای سه فاز: ولتاژ نامی حداقل 750° ولت- جریان نامی 25 آمپر
- کلیه پریزهای مورد استفاده دارای کنتاکت ارت (شوکو) می‌باشند.
- در برق‌رسانی به پریزها از روش شعاعی استفاده خواهد شد. بدین ترتیب سیم‌کشی پریز به پریز ممنوع بوده و باید جهت هر پریز یک جعبه تقسیم داخل سقف کاذب نصب گردد. انشعاب‌گیری نیز توسط ترمینال‌های استاندارد داخل جعبه تقسیم انجام خواهد پذیرفت.
- جریان مجاز هادی تغذیه کننده پریزها، تعیین کننده تعداد پریزهای روی یک مدار می‌باشد. در خصوص پریزهای مصارف عمومی (GENERAL PURPOSE) توان مصرفی هر پریز 16 آمپر 250° وات، 25 آمپر 400° وات،

- پریزهای سه فاز ۱۶ آمپر ۷۵۰ وات و پریزهای سه فاز ۲۵ آمپر ۱۲۰۰ وات در نظر گرفته می‌شود. بدین ترتیب تعداد پریزهای روی مدارات تغذیه، بین ۴ تا ۸ عدد و با توجه به محل نصب انتخاب خواهد شد.
- در پریزهای تک فاز، سیم فاز به کنتاکت سمت راست و سیم نول به کنتاکت سمت چپ پریز متصل می‌شود. (سمت راست و چپ فردی که روبروی پریز قرار می‌گیرد)
 - ارتفاع نصب پریزها در فضاهای مختلف به شرح زیر می‌باشد:
 - پریزهای منصوبه در اتاق‌های اداری- فنی و کنترل: ۳۰ سانتیمتر از کف تمام شده.
 - پریزهای منصوبه در اتاق‌های تاسیساتی- برق- آبدارخانه و سرویس‌های بهداشتی: ۱۱۰ سانتیمتر از کف تمام شده.
 - تعداد پریزهای برق تک فاز و سه فاز جهت مصارف عمومی و تعمیراتی در فضاهای مختلف ایستگاه به شرح زیر می‌باشد:
 - فضاهای اداری و کنترل دارای پریزهای تک فاز ۲۳۰ ولت ارت دار و از نوع توکار می‌باشد. تعداد پریزهای موجود در اتاق‌ها به ابعاد اتاق وابسته می‌باشد و در حالت کلی، حداکثر ۸ عدد پریز روی هر مدار این اتاقها قرار خواهد گرفت. پریزهای مربوط به تجهیزات تهویه مطبوع از قبیل اسپیلیت یونیت‌ها از مدار مجزا و توسط تابلو برق مربوطه تغذیه خواهد گردید.
 - اختصاص مدار پریز به فضاهای تجهیزاتی مطابق با آخرین ویرایش گزارش ابعاد و الزامات فضاهای تجهیزاتی و بنا به ضرورت و نیاز صورت می‌گیرد.
 - جهت تغذیه شارژر تلفن همراه، رایانه و سایر تجهیزات قابل شارژ مسافirin، تعداد ۵ عدد پریز نرمال در دو نقطه قابل دید از سالن بلیط فروشی و دور از مسیر تردد اصلی تعبیه خواهد گردید. این پریزها در کنار یکدیگر و در ارتفاع مناسب نصب می‌شوند و توسط سیستم‌های نظارت تصویری نیز دارای پوشش نظارتی می‌باشند.
 - در پیشانی سکو و مشرف به ریل‌های قطار، هر ۲۴ متر یک عدد پریز ۲۵ آمپر تکفاز و یک عدد پریز ۲۵ آمپر سه فاز صنعتی روکار به صورت یک درمیان نصب خواهد گردید. پریزهای مذکور دارای درجه حفاظت حداقل IP 54 و از نوع صنعتی (بدنه فلزی) می‌باشند.
 - جهت روشنایی تابلوهای تبلیغاتی موجود در فضاهای مختلف ایستگاه یک عدد پریز تکفاز صنعتی روکار در بالای سقف کاذب و در نزدیکترین محل ممکن در نظر گرفته خواهد شد. مدار تغذیه کننده این پریزها مستقل از مدارهای تغذیه پریزهای عمومی بوده و در طراحی تابلوهای برق این مهم در نظر گرفته خواهد شد.

- در خصوص آبدارخانه یک مدار مجزا جهت تغذیه پریزهای موجود (۲ تا ۳ عدد پریز تکفاز توکار) در نظر گرفته می‌شود. همچنین در صورت استفاده از آب گرمکن برقی نیز یک پریز با مدار مجزا با توان متناسب با توان آبگرمکن برقی (به صورت معمول ۲۵۰۰ وات) در نظر گرفته خواهد شد.
- در اتاق‌های تاسیساتی-تجهیزاتی (مانند اتاق‌های پمپ خانه فاضلاب، اتاق‌های برق) بر اساس ابعاد اتاق حداقل یک عدد پریز تکفاز و یک عدد پریز سه فاز روکار صنعتی نصب خواهد گردید. طراحی آرایش پریزها در این اتاق‌ها به گونه ای خواهد بود که فاصله بین ۲ پریز مجاور از ۵ متر بیشتر نگردد.
- در نیم تونل‌ها پریزهای تک فاز و سه فاز از نوع روکار، درپوش دار، واترپروف (سوکت باکس) می‌باشند. پریزهای تکفاز ۱۶ آمپر و سه فاز ۳۲ آمپر در کنار هم دیگر و بر روی هر دو دیوار تونل به صورت ضربدری نصب خواهد شد. فواصل نصب هر گروه پریز شامل تکفاز و سه فاز از گروه مجاور خود ۵۰ تا ۷۰ متر طول توصیه می‌گردد. ارتفاع نصب پریزها ۱۱۰ تا ۱۲۰ سانتیمتر از TOR (Top of Rail) می‌باشد.
- در فضاهای مرطوب از قبیل پمپ خانه فاضلاب، اتاق‌های هواساز، تونل‌های تهویه هوا و اتاق بوستر پمپ آتش‌نشانی از پریزهای با درجه حفاظت حداقل IP 54 استفاده خواهد شد.
- پریزهای مربوط به سیستم UPS در اتاق‌های کنترل توسط پیمانکار تجهیزاتی و با حفظ هماهنگی‌های لازم از نظر ارتفاع نصب و محل قرارگیری با پریزهای نرمال انجام می‌گردد.
- کلیه پریزهای برق منصوبه در سطح ایستگاه، توسط برق نرمال تغذیه خواهند شد و استفاده از برق اضطراری جهت تغذیه پریزها مجاز نمی‌باشد.
- در نظر گرفتن پریز جهت مصارف دستگاه‌های خدماتی اتوماتیک از قبیل آب سردکن‌ها- توزیع روزنامه- دستگاه فروش نوشیدنی- خدمات بانکی (ATM) تنها در سالن بلیط فروشی و در مسیر تردد مسافری مجاز می‌باشد. طراحی پریز در سایر فضاها تنها با اعلام کارفرمای محترم پروژه صورت خواهد گرفت.
- سایر پریزهای طراحی شده در ترازهای سکو و تقسیم مسافر به منظور انجام خدمات نظافت و یا تعمیر و نگهداری بوده و باید خارج از دسترس مسافری قرار گیرد. بدین منظور ارتفاع نصب پریزهای مذکور حداقل ۲۰۰ سانتیمتر از سطح زمین خواهد بود.

فصل ۴

محاسبات سطح مقطع سیم و کابل

۴-۱- کلیات

محاسبات سائز ینگ می‌بایست با توجه به موضوعات ذیل انجام گردد.

- محاسبه جریان واقعی بار (I_{FLA})
- انتخاب سائز کلید بالادست براساس نوع بار و جریان واقعی بار
- انتخاب سطح مقطع سیم یا کابل بر اساس جریان نامی کلید بالادست.
- محاسبه افت ولتاژ در انتهای مسیر و مطابقت با افت ولتاژهای مجاز
- محاسبه حداقل جریان اتصال کوتاه در انتهای مسیر و مقایسه با نمودار قطع کلیدهای حفاظتی و اطمینان از عملکرد به موقع کلیدها.
- محاسبه حداکثر جریان اتصال کوتاه جهت تعیین قدرت قطع تجهیزات و کلیدهای حفاظتی

۴-۲- محاسبه جریان بار (I_{FLA})

۴-۲-۱- مدارهای روشنایی

با توجه به اینکه چراغ‌های استفاده شده در ایستگاه‌های مترو عموماً از نوع LED می‌باشد، جریان مدارهای روشنایی از مجموع توان چراغ‌ها با احتساب ضریب قدرت ۰٫۹، محاسبه خواهد شد. همچنین با توجه به نحوه بهره‌برداری از ایستگاه‌های مترو و روشن بودن همزمان کلیه چراغ‌ها، ضریب همزمانی در محاسبه توان فیدرهای روشنایی اعمال نخواهد شد.

۴-۲-۲- مدارهای پریز

با توجه مشخص نبودن توان مصرفی دستگاه‌های متصل به پریزهای عمومی (GENERAL PURPOSE) و اختصاصی فضاهای اداری و تاسیساتی جریان بار هر یک از فیدرهای پریز، برابر با جریان نامی کلید بالادست با احتساب ضریب ایمنی (MARGINE FACTOR) ۸۰٪ در نظر گرفته خواهد شد. بدین ترتیب توان مصرفی هر یک از فیدرهای تغذیه کننده پریزهای تک فاز ۱۶ آمپر برابر با ۲٫۵ کیلو وات یا ۱۲ آمپر و توان مصرفی فیدرهای تغذیه کننده پریزهای سه فاز ۲۵ آمپر برابر با ۱۰ کیلووات یا ۲۰ آمپر در نظر گرفته خواهد شد.

۴-۲-۳- بارهای مکانیکی

جهت محاسبه جریان بارهای مکانیکی که غالباً از نوع بارهای موتوری تک فاز یا سه فاز می‌باشند، از مشخصات فنی مندرج در دیتا شیت و یا پلاک (NAME PLATE) موتورها استفاده می‌گردد. این مشخصات عبارتند از:

- توان نامی موتور
- جریان موتور در بار کامل

- بازده موتور در نقطه کار
- ضریب توان موتور در نقطه کار
- SERVICE FACTOR (SF)

پس از آنکه مشخصات دقیق بارهای مکانیکی ارایه گردید، جهت طراحی سائزینگ کابل و فیدرهای بالادست میتوان از جداول مندرج در آخرین ویرایش نشریه شماره ۱-۱۱۰ مشخصات فنی عمومی و اجرایی تاسیسات برقی و یا استانداردهای معتبر دیگر استفاده نمود.

در خصوص بارهای موتوری، علاوه بر جریان نامی موتور، جریان راه‌اندازی موتور نیز باید مورد توجه قرار گیرد.

۴-۲-۴- جریان نامی تابلوهای توزیع

جدول ۴-۱ یک نمونه از جداول مورد استفاده جهت برآورد بار تابلوهای توزیع ایستگاه‌های مترو را نمایش می‌دهد. در این جدول توان اکتیو و راکتیو و به دنبال آن جریان مصرفی تمامی فیدرهای خروجی در ردیف‌های جداگانه محاسبه و درج می‌شود. توان اکتیو و راکتیو کل تابلو برابر با جمع جبری توان‌های اکتیو و راکتیو فیدرهای خروجی آن با احتساب ضرایب همزمانی می‌باشد. در این حالت و پس از محاسبه توان ظاهری تابلو، جریان نامی تابلو قابل محاسبه خواهد بود.

جدول ۴-۱- برآورد بار تابلوهای برق توزیع

PANEL NAME		TLP1	MAIN C.B		50A	MCCB	3P						
FEED FROM		MLP1	INCOMING CABLE		5*16								
TYPE		FREE STANDING	LOCATION		TICKET HALL								
IP		44											
Row	sub panel TAG number	Designation	INPUT DATA					CURRENT (A)			SWITCHING DEVICE		
			Power		Efficiency %	Power Factor	Volatage V	R	S	T	TYPE	In	SET POINT
			Active KW	Reactive KVAR									
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
		TOTAL POWER (KW,KVAR)											
		TOTAL KVA											
		COS phi											
		VOLTAGE (V)											
		CURRENT (A)						MAIN C.B					

۴-۲-۵- جریان نامی فیدرهای پریز

- کلیدهای مربوط به مدار پریزهای تک فاز از نوع مینیاتوری (MCB) تک فاز با جریان نامی ۱۶ آمپر، قدرت قطع 10KA و نمودار قطع TYPE C می‌باشند.

- کلیدهای مربوط به مدار پریزهای سه فاز از نوع مینیاتوری (MCB) سه فاز با جریان نامی ۲۵ آمپر، قدرت قطع 10KA و نمودار قطع TYPE C می‌باشند.

۴-۲-۶- جریان نامی فیدر بارهای مکانیکی

- جهت حفاظت بارهای موتوری با توان کمتر از ۵۵ کیلووات از کلیدهای "حفاظت موتوری" MPCB استفاده می‌شود. در این حالت جریان نامی موتور باید در بازه تنظیمات رله حرارتی کلید حفاظت موتوری قرار گیرد.
- جهت حفاظت بارهای موتوری با توان بیش از ۵۵ کیلووات از "کلیدهای اتوماتیک کامپکت" MCCB و با جریان نامی ۱,۲۵ برابر جریان نامی موتور استفاده خواهد شد. $I_n(MCCB) \geq I_{FLA} * 1.25$

۴-۲-۷- جریان نامی کلید اصلی تابلو توزیع

- پس از محاسبه جریان کل مصرفی تابلو توزیع مطابق با توضیحات مشروحه بند ۴-۱-۴، جریان کلید اصلی تابلو از رابطه:
 $I_n(MCCB) \geq I_{FLA} * 1.25$ محاسبه و انتخاب خواهد شد.
- در انتخاب کلید اصلی تابلوهای توزیع، هماهنگی بین کلید ورودی تابلو پایین دست و کلید خروجی تابلو بالا دست (COORDINATION) مد نظر قرار گرفته و به طور معمول کلید بالادست از نظر جریان نامی، یک رنج بالاتر انتخاب خواهد شد.

۴-۲-۸- جریان نامی فیدر بارهای الکتریکی متفرقه

- جهت بارهای الکتریکی با جریان نامی بیش از ۱۶ آمپر تک فاز یا ۲۵ آمپر ۳ فاز، یک فیدر مستقل (MCCB-MCB) در نزدیکترین تابلو توزیع و با جریان نامی متناسب با نوع بار و توان مصرفی به شرح زیر در نظر گرفته می‌شود:
- بار اهمی: جریان نامی کلید بزرگتر یا مساوی جریان مصرفی انتخاب می‌گردد.
- بار سلفی: جریان نامی کلید بزرگتر یا مساوی ۱,۲۵ برابر جریان مصرفی انتخاب می‌گردد.
- بار خازنی: به دلیل جریان هجومی قابل توجه، جریان نامی کلید ۱,۵ برابر جریان مصرفی انتخاب می‌گردد.

۴-۳- انتخاب سطح مقطع کابل یا سیم بر اساس جریان نامی کلید بالادست

- پس از انتخاب جریان نامی کلیدهای حفاظتی مدارها (MPCB-MCCB-MCB)، سطح مقطع هادی‌ها با در نظر گرفتن شرایط نصب (METHOD OF INSTALATION) و ضرایب کاهشی دما و همجواری (DERATING FACTOR) به گونه‌ای انتخاب می‌شوند که جریان مجاز قابل تحمل آنها از جریان نامی کلید بالادست بیشتر باشد.

$$I_{cable} \geq \frac{I_n(C.B)}{K_a * K_b}$$

K_a : ambient temperature derating factor

K_b : grouping derating factor

جدول ۲-۴- جریان مجاز کابل‌های XLPE

60364-5-52 © IEC:2009

- 51 -

Table B.52.12 – Current-carrying capacities in amperes for installation methods E, F and G of Table B.52.1 – XLPE or EPR insulation, copper conductors – Conductor temperature: 90 °C, reference ambient temperature: 30 °C

Nominal cross-sectional area of conductor mm ²	Installation methods of Table B.52.1						
	Multi-core cables		Single-core cables				
	Two loaded conductors	Three loaded conductors	Two loaded conductors touching	Three loaded conductors trefoil	Touching	Spaced	
						Horizontal	Vertical
			 or 		 or 		
	Method E	Method E	Method F	Method F	Method F	Method G	Method G
1	2	3	4	5	6	7	8
1,5	26	23	–	–	–	–	–
2,5	36	32	–	–	–	–	–
4	49	42	–	–	–	–	–
6	63	54	–	–	–	–	–
10	86	75	–	–	–	–	–
16	115	100	–	–	–	–	–
25	149	127	161	135	141	182	161
35	185	158	200	169	176	226	201
50	225	192	242	207	216	275	246
70	289	246	310	268	279	353	318
95	352	298	377	328	342	430	389
120	410	346	437	383	400	500	454
150	473	399	504	444	464	577	527
185	542	456	575	510	533	661	605
240	641	538	679	607	634	781	719
300	741	621	783	703	736	902	833
400	–	–	940	823	868	1085	1008
500	–	–	1083	946	998	1253	1169
630	–	–	1 254	1 088	1 151	1 454	1 362

NOTE 1 Circular conductors are assumed for sizes up to and including 16 mm². Values for larger sizes relate to shaped conductors and may safely be applied to circular conductors.

NOTE 2 D_e is the external diameter of the cable.

با توجه به اینکه کلیه کابل‌کشی‌ها در ایستگاه‌های مترو عموماً داخل سینی‌های سوراخدار اجرا خواهد شد، جریان مجاز کابل‌ها (I_{cable}) از جدول (۲-۴) که مربوط به کابل‌های مسی با عایق XLPE می‌باشد استخراج می‌شود (IEC 60364-5-52).

- ضریب کاهش دمای محیط K_a نیز از جدول (۳-۴) محاسبه و اعمال خواهد گردید. شایان ذکر است با توجه به اینکه دمای میانگین ایستگاه مترو در فصول مختلف از ۳۰ درجه سانتیگراد بیشتر نخواهد شد، لذا این ضریب کاهش در محاسبات برابر با ۱ در نظر گرفته خواهد شد.

جدول ۴-۳- ضریب کاهش دمای محیط

60364-5-52 © IEC:2009

- 53 -

Table B.52.14 – Correction factor for ambient air temperatures other than 30 °C to be applied to the current-carrying capacities for cables in the air

Ambient temperature ^a °C	Insulation			
	PVC	XLPE and EPR	Mineral ^a	
			PVC covered or bare and exposed to touch 70 °C	Bare not exposed to touch 105 °C
10	1,22	1,15	1,26	1,14
15	1,17	1,12	1,20	1,11
20	1,12	1,08	1,14	1,07
25	1,06	1,04	1,07	1,04
30	1,00	1,00	1,00	1,00
35	0,94	0,96	0,93	0,96
40	0,87	0,91	0,85	0,92
45	0,79	0,87	0,78	0,88
50	0,71	0,82	0,67	0,84
55	0,61	0,76	0,57	0,80
60	0,50	0,71	0,45	0,75
65	–	0,65	–	0,70
70	–	0,58	–	0,65
75	–	0,50	–	0,60
80	–	0,41	–	0,54
85	–	–	–	0,47
90	–	–	–	0,40
95	–	–	–	0,32

^a For higher ambient temperatures, consult the manufacturer.

جدول ۴-۴- ضریب کاهش همجواری کابل‌ها

60364-5-52 © IEC:2009

- 55 -

Table B.52.17 – Reduction factors for one circuit or one multi-core cable or for a group of more than one circuit, or more than one multi-core cable, to be used with current-carrying capacities of Tables B.52.2 to B.52.13

Item	Arrangement (cables touching)	Number of circuits or multi-core cables												To be used with current-carrying capacities, reference
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	12	16	20	
1	Bunched in air, on a surface, embedded or enclosed	1,00	0,80	0,70	0,65	0,60	0,57	0,54	0,52	0,50	0,45	0,41	0,38	B.52.2 to B.52.13 Methods A to F
2	Single layer on wall, floor or unperforated cable tray systems	1,00	0,85	0,79	0,75	0,73	0,72	0,72	0,71	0,70	No further reduction factor for more than nine circuits or multicore cables			B.52.2 to B.52.7 Method C
3	Single layer fixed directly under a wooden ceiling	0,95	0,81	0,72	0,68	0,66	0,64	0,63	0,62	0,61				
4	Single layer on a perforated horizontal or vertical cable tray systems	1,00	0,88	0,82	0,77	0,75	0,73	0,73	0,72	0,72				B.52.8 to B.52.13 Methods E and F
5	Single layer on cable ladder systems or cleats etc.,	1,00	0,87	0,82	0,80	0,80	0,79	0,79	0,78	0,78				

- ضریب کاهشی مربوط به همجواری کابل‌ها (K_b) از جدول (۴-۴) استخراج میشود. با توجه به اینکه تعداد کابل‌های موجود در سینی کابل متغیر و از ابتدا تا انتها یکسان نیست لازم است محاسبات برای بدترین شرایط ممکن انجام شود.
- براساس مقررات ملی ساختمان- مبحث ۱۳، حداقل سطح مقطع هادی‌های توزیع نیرو 2.5 mm^2 و حداقل سطح مقطع هادی روشنایی 1.5 mm^2 می‌باشد.
- در خصوص محاسبه سطح مقطع هادی خنثی (نول) موارد زیر در نظر گرفته می‌شود:
 - در مدارهای تک فاز، سطح مقطع هادی خنثی برابر با هادی فاز می‌باشد.
 - در مدارهای سه فاز به صورت کلی سطح هادی خنثی برابر با هادی فاز در نظر گرفته می‌شود و تنها در صورت اطمینان از برقرار بودن هر سه شرط زیر می‌توان سطح مقطع هادی خنثی را کوچکتر از هادی فاز در نظر گرفت:

الف) سطح مقطع هادی فاز بزرگتر یا مساوی 25 mm^2 باشد.

ب) میزان هارمونیک موجود در شبکه کمتر از ۱۵ درصد باشد. ($\text{THD} \leq 15\%$)

ج) تعادل در تقسیم بارهای تکفاز روی سه فاز شبکه.

با توجه به تعدد بارهای تکفاز در ایستگاه مترو از قبیل بارهای روشنایی و پریز و عدم اطمینان از پخش متعادل آنها روی سه فاز شبکه توزیع داخلی، به استثناء مدارهای تغذیه بارهای موتوری سه فاز و تابلوهایی که مجموع توان بارهای تکفاز آن کمتر از ۳۰ درصد مجموع توان بارهای ۳ فاز می‌باشد، در سایر موارد سطح مقطع هادی خنثی (نول) برابر با سطح مقطع هادی فاز در نظر گرفته خواهد شد.

- سطح مقطع هادی حفاظتی (ارت) از رابطه:

$$S \geq \frac{I\sqrt{t}}{K}$$

قابل محاسبه می‌باشد که در رابطه فوق:

S: حداقل سطح مقطع هادی حفاظتی

I: حداکثر جریان اتصال کوتاه ابتدای مدار

t: مدت زمان قطع کلید حفاظتی بالادست (که با توجه به نمودار قطع کلیدها ۱، ۰ ثانیه در نظر گرفته می‌شود)

K: ثابت حرارتی کابل‌ها که برای کابل‌های XLPE برابر با ۱۴۳ می‌باشد.

۴-۴ محاسبه افت ولتاژ در انتهای مسیر

پس از انتخاب سطح مقطع کابل براساس جریان نامی کلید حفاظتی بالادست، افت ولتاژ در انتهای مسیر کلیه مدارها بر اساس سطح مقطع انتخاب شده محاسبه خواهد شد. محدوده افت ولتاژ مجاز براساس مقررات ملی ساختمان- مبحث ۱۳ به شرح جدول زیر می‌باشد:

جدول ۴-۵- محدوده افت ولتاژ مجاز بر اساس مقررات مبحث ۱۳

نوع تغذیه	مدارهای روشنایی	بارهای مکانیکی
تغذیه از پست عمومی	٪۳	٪۵
تغذیه از پست اختصاصی	٪۸	٪۱۰

جدول ۴-۶- محاسبه افت ولتاژ براساس سطح مقطع کابل

Copper cables							Aluminium cables						
c.s.a. in mm ²	Single-phase circuit			Balanced three-phase circuit			c.s.a. in mm ²	Single-phase circuit			Balanced three-phase circuit		
	Motor power		Lighting	Motor power		Lighting		Motor power		Lighting	Motor power		Lighting
	Normal service	Start-up		Normal service	Start-up			Normal service	Start-up		Normal service	Start-up	
	cos φ = 0.8	cos φ = 0.35		cos φ = 1	cos φ = 0.8			cos φ = 0.35	cos φ = 1		cos φ = 0.8	cos φ = 0.35	
1.5	25.4	11.2	32	33	9.7	27							
2.5	15.3	6.8	19	13.2	5.9	16							
4	9.6	4.3	11.9	8.3	3.7	10.3	6	10.1	4.5	12.5	8.8	3.9	10.9
6	6.4	2.9	7.9	5.6	2.5	6.8	10	6.1	2.8	7.5	5.3	2.4	6.5
10	3.9	1.8	4.7	3.4	1.6	4.1	16	3.9	1.8	4.7	3.3	1.6	4.1
16	2.5	1.2	3	2.1	1	2.6	25	2.50	1.2	3	2.2	1	2.6
25	1.6	0.81	1.9	1.4	0.70	1.6	35	1.8	0.90	2.1	1.6	1.78	1.9
35	1.18	0.62	1.35	1	0.54	1.2	50	1.4	0.70	1.6	1.18	0.61	1.37
50	0.89	0.50	1.00	0.77	0.43	0.86	70	0.96	0.53	1.07	0.83	0.46	0.93
70	0.64	0.39	0.68	0.55	0.34	0.59	120	0.60	0.37	0.63	0.52	0.32	0.54
95	0.50	0.32	0.50	0.43	0.28	0.43	150	0.50	0.33	0.50	0.43	0.28	0.43
120	0.41	0.29	0.40	0.36	0.25	0.34	185	0.42	0.29	0.41	0.36	0.25	0.35
150	0.35	0.26	0.32	0.30	0.23	0.27	240	0.35	0.26	0.31	0.30	0.22	0.27
185	0.30	0.24	0.26	0.26	0.21	0.22	300	0.30	0.24	0.25	0.26	0.21	0.22
240	0.25	0.22	0.20	0.22	0.19	0.17	400	0.25	0.22	0.19	0.21	0.19	0.16
300	0.22	0.12	0.16	0.19	0.18	0.14	500	0.22	0.20	0.15	0.19	0.18	0.13

Fig. G30 Phase-to-phase voltage drop ΔU for a circuit, in volts per ampere per km

به منظور تسریع در محاسبات افت ولتاژ، می‌توان از جدول (۴-۶) استفاده نمود. جدول مذکور خلاصه محاسبات افت ولتاژ را برای کلیه مقاطع کابل و در سه ضریب قدرت ۰/۸ (بارهای سلفی) - 0.35 (راه اندازی موتور) و ۱ (بارهای اهمی) نمایش می‌دهد. اعداد مندرج در جدول زیر میزان افت ولتاژ (بر حسب ولت) برای عبور جریانی معادل ۱ آمپر از مداری به طول ۱ کیلومتر برای هر یک از مقاطع کابل می‌باشد.

- در خصوص بارهای موتوری علاوه بر محاسبه افت ولتاژ در نقطه کار (کمتر از ۰/۸)، افت ولتاژ در لحظه شروع به کار موتور نیز با احتساب جریان راه‌اندازی و ضریب توان مربوطه محاسبه خواهد گردید. افت ولتاژ محاسبه شده در این حالت باید کمتر از ۱۵٪ باشد تا موتور بدون مشکل به کار خود ادامه دهد.
- در صورتیکه افت ولتاژ محاسبه شده در هریک از مدارهای نهایی و اصلی، بیش از مقادیر مجاز مندرج در جدول ۴-۶ باشد، سطح مقطع کابل یک پله افزایش داده شود و محاسبات افت ولتاژ مجدداً انجام گردد. عملیات مذکور تا حصول افت مجاز قابل قبول برای کلیه مدارها انجام شود.

۴-۵- محاسبه حداکثر جریان اتصال کوتاه در انتهای مسیر

برای اطمینان از صحت عملکرد کلیدهای حفاظتی مدارها هنگام وقوع خطای اتصال کوتاه و قطع به موقع خطای رخ داده، حداکثر جریان اتصال کوتاه در انتهای مسیر محاسبه و با نمودار قطع کلیدهای بالادست مقایسه خواهد شد. بدین منظور از جداول (۷-۴) الی (۸-۴) جهت اطمینان از صحت عملکرد کلیدهای حفاظتی استفاده خواهد شد:

جدول ۷-۴- محاسبه حداکثر طول مدارهای محافظت شده توسط مینیاتوری‌های Type C

Sph mm ²	Rated current (A)															
	1	2	3	4	6	10	16	20	25	32	40	50	63	80	100	125
1.5	600	300	200	150	100	60	37	30	24	18	15	12	9	7	6	5
2.5		500	333	250	167	100	62	50	40	31	25	20	16	12	10	8
4			533	400	267	160	100	80	64	50	40	32	25	20	16	13
6				600	400	240	150	120	96	75	60	48	38	30	24	19
10					667	400	250	200	160	125	100	80	63	50	40	32
16						640	400	320	256	200	160	128	101	80	64	51
25							625	500	400	312	250	200	159	125	100	80
35							875	700	560	437	350	280	222	175	140	112
50									760	594	475	380	301	237	190	152

Fig. F27 Maximum circuit lengths (in metres) for different sizes of copper conductor and rated currents for type C ⁽¹⁾ domestic circuit breakers (IEC 60898) in a 230/400 V single-phase or three-phase TN system with m = 1

به طور مثال حداکثر طول مجاز برای مدار روشنایی با جریان نامی (A) 6 و سطح مقطع 1.5mm² که توسط کلیدهای مینیاتوری TYPE C محافظت می‌گردد برابر با ۱۰۰ متر می‌باشد.

جدول ۸-۴- محاسبه حداکثر طول مدارهای محافظت شده توسط مینیاتوری‌های Type B

Sph mm ²	Rated current (A)															
	1	2	3	4	6	10	16	20	25	32	40	50	63	80	100	125
1.5	1200	600	400	300	200	120	75	60	48	37	30	24	19	15	12	10
2.5		1000	666	500	333	200	125	100	80	62	50	40	32	25	20	16
4			1066	800	533	320	200	160	128	100	80	64	51	40	32	26
6				1200	800	480	300	240	192	150	120	96	76	60	48	38
10						800	500	400	320	250	200	160	127	100	80	102
16							800	640	512	400	320	256	203	160	128	102
25									800	625	500	400	317	250	200	160
35										875	700	560	444	350	280	224
50												760	603	475	380	304

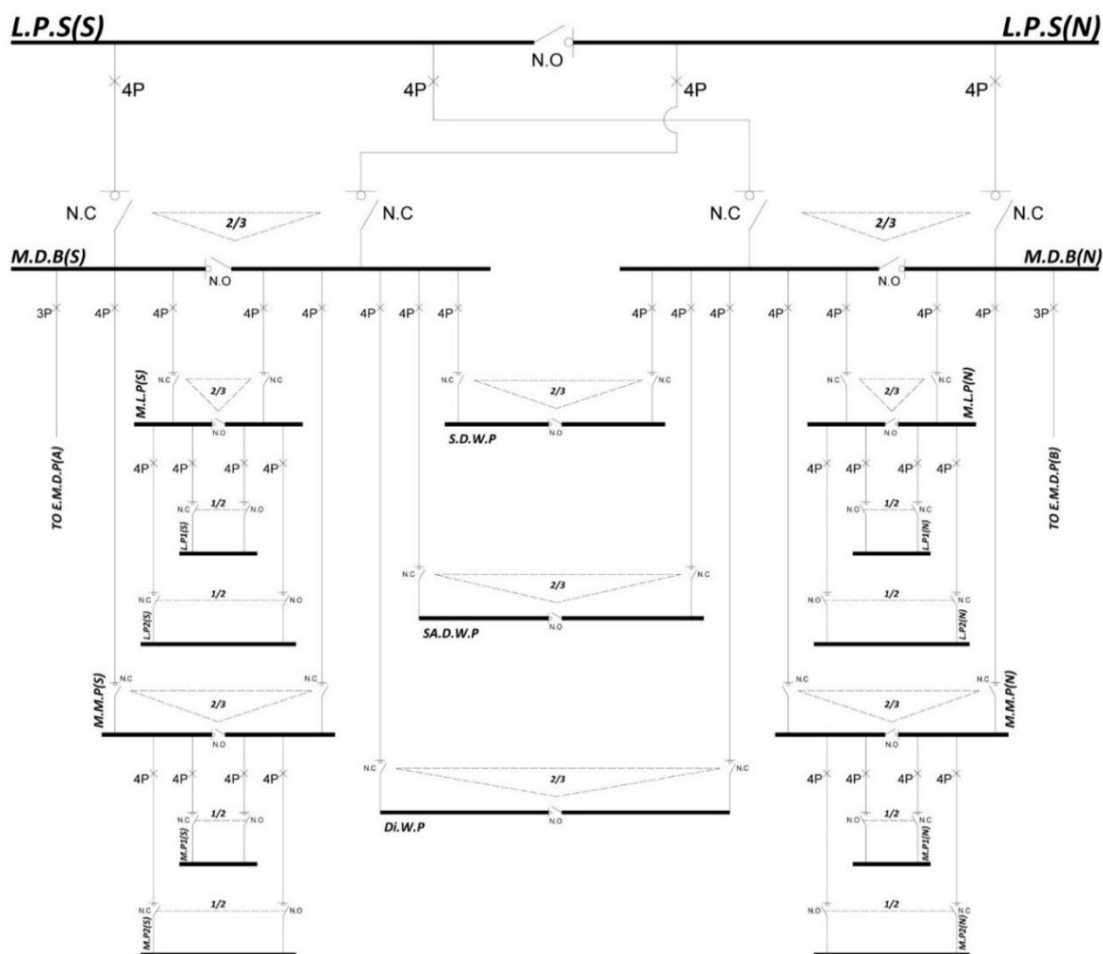
Fig. F26 Maximum circuit lengths (in metres) for different sizes of copper conductor and rated currents for type B ⁽¹⁾ domestic circuit breakers (IEC 60898) in a 230/400 V single-phase or three-phase TN system with m = 1

فصل ۵

سیستم توزیع نیرو

۵-۱- کلیات

سیستم توزیع نیرو در ایستگاه‌های مترو از نوع TN-C-S می‌باشد. سیستم مذکور حداقل ترانس توزیع تا تابلو اصلی فشار ضعیف واقع در اتاق LPS (که در این گزارش به اختصار LPS نامیده شده است)، به صورت چهار سیمه TN-C (هادی مشترک حفاظتی و خنثی-PEN) و از تابلوی اصلی فشار ضعیف تا سایر تابلوهای توزیع ایستگاه به صورت پنج سیمه TN-S (جداسازی هادی مشترک حفاظتی و خنثی) اجرا خواهد شد. در ایستگاه‌ها توان مورد نیاز کلیه تاسیسات و تجهیزات موجود توسط دو دستگاه ترانس ۲۰/۰٫۴ کیلوولت تامین خواهد شد. ظرفیت نامی ترانس‌ها به گونه‌ای برآورد شده است که هر ترانس به تنهایی قابلیت تغذیه کلیه بارهای الکتریکی ایستگاه را داشته باشد. بنابراین تابلو فشار ضعیف هر یک از ترانس‌ها، قابلیت کوپلاژ شدن با تابلو فشار ضعیف دیگر را دارا می‌باشد. از آنجایی که حوزه طراحی بر اساس این گزارش، خروجی تابلوهای فشار ضعیف اصلی پست (LPS) می‌باشد ذیلاً به معرفی شبکه پایین دست آن پرداخته می‌شود. شکل (۵-۱) به عنوان یک نمونه پیشنهادی نحوه توزیع برق را در قسمت‌های یک ایستگاه مترو به صورت Full Redundant نشان می‌دهد.



شکل ۵-۱: بلوک دیاگرام توزیع نیرو در سطح ایستگاه

۵-۲- تابلو M.D.B(S&N)

این تابلوها، به عنوان تابلوهای اصلی توزیع برق ایستگاه شناخته می‌شود که مجهز به دوشینه مجزا بوده و توسط یک TIE BREAKER به یکدیگر متصل شده اند. TIE BREAKER در وضعیت NO قرار داشته و در صورت قطع ورودی از هر یک از LPS ها، بسته می‌شود (اینترلاک ۲ از ۳). تابلوهای فوق‌الذکر به عنوان تابلوهای مادر تغذیه کننده سایر تابلوهای پایین دست مجهز به کلیدهای 4P با قابلیت اندازه‌گیری و قطع اضافه بار هادی خنثی می‌باشند. همچنین تجهیزات اندازه‌گیری از قبیل آمپر متر و ولت متر و ترمینال‌های لازم جهت اتصال به بستر BMS نیز در این تابلو استفاده خواهد شد.

۵-۳- تابلو M.L.P(S&N)

این تابلوها به عنوان تابلوهای اصلی توزیع روشنایی و پریز، تغذیه کننده سایر تابلوهای فرعی روشنایی و پریز (L.P1..n) در کل ایستگاه می‌باشند. تابلوهای فوق‌الذکر دارای دو ورودی از دو شینه مجزا تابلوی M.D.B(S&N) بوده و خود نیز مجهز به دوشینه مجزا می‌باشند که توسط یک TIE BREAKER به یکدیگر متصل شده‌اند. TIE BREAKER در وضعیت NO قرار داشته و در صورت قطع ورودی هر یک از MDB ها، بسته می‌شود (اینترلاک ۲ از ۳). همچنین کلیه کلیدها در این تابلو از نوع 4P با قابلیت اندازه‌گیری و قطع اضافه بار هادی خنثی می‌باشند.

۵-۴- تابلوهای L.P(1...n)

کلیه مصارف روشنایی و پریز مربوط به ترازهای فروش بلیط، تقسیم مسافر، ورودی‌ها، سکو، نیم تونل‌های جنوبی و شمالی، اتاق‌های اداری و تاسیساتی و... از این تابلو تغذیه خواهند شد. در این تابلو تمهیدات لازم از قبیل استفاده از کلیدهای مینیاتوری (به عنوان حفاظت اتصال کوتاه و اضافه بار)، کنتاکتور (با در نظر گرفتن کنتاکت‌های کمکی جهت دریافت فرمان از طریق سیستم BMS و ارسال وضعیت خاموش و روشن بودن فیدرها به سیستم BMS) و کلید سه حالت L-O-R، جهت ایجاد امکان کنترل محلی یا راه دور (BMS) برای کلیه فیدرهای روشنایی در نظر گرفته شده است.

۵-۵- تابلوهای M.M.P(S&M)

این تابلوها به عنوان تابلوهای اصلی توزیع مصارف مکانیکی ایستگاه، تغذیه کننده سایر تابلوهای فرعی تاسیسات مکانیکی (M.P1..n) در کل ایستگاه می‌باشند. تابلوهای فوق‌الذکر دارای دو ورودی از دو شینه مجزا تابلوی M.D.B(S&N) بوده و خود نیز مجهز به دوشینه مجزا می‌باشند که توسط یک TIE BREAKER به یکدیگر متصل شده‌اند. TIE BREAKER در وضعیت NO قرار داشته و در صورت قطع ورودی هر یک از MDB ها، بسته خواهد شد (اینترلاک ۲ از ۳). همچنین کلیه کلیدها در این تابلو از نوع 4P با قابلیت اندازه‌گیری و قطع اضافه بار هادی خنثی می‌باشند.

۵-۶- تابلوهای M.P(1...n)

این تابلوها به عنوان تابلوهای فرعی مکانیکی، تغذیه کننده کلیه بارهای مکانیکی موجود در ایستگاه از قبیل فن‌های تامین هوای تازه، اگزاست، دمپ‌های الکتریکی و... می‌باشند. این تابلوها نیز دارای دو ورودی از دو شینه تابلوی بالادست یعنی M.M.P خواهد بود که اینترلاک الکتریکی موجود بین آنها، منع از وصل همزمان آنها می‌گردد. کلیه فیدرهای موتوری در این تابلوها توسط کلید حفاظت موتوری (MPCB) و کنتاکتور به همراه کنتاکت‌های کمکی مورد نیاز، حفاظت خواهند شد.

۵-۷- تابلو ETL P1&2

کلیه مصارف روشنایی اضطراری ترازهای فروش بلیط و تقسیم مسافر از این تابلوها تغذیه خواهند شد. محل نصب این تابلو در اتاق برق تراز بلیط فروشی و تقسیم مسافر و تغذیه آنها توسط تابلو EMDP صورت خواهد گرفت. در این تابلو فیدرهای روشنایی فضاهای عمومی که نیاز به کنترل از طریق اتاق رییس ایستگاه دارد مجهز به کلید مینیاتوری، کنتاکتور (با در نظر گرفتن کنتاکت کمکی جهت صدور فرمان از اتاق کنترل) و کلید سه حالت L-O-R می‌باشد. سایر فیدرهای روشنایی (که به صورت محلی کنترل خواهند شد) تنها مجهز به کلید مینیاتوری خواهند بود.

۵-۸- برخی از الزامات طراحی تابلوهای برق ایستگاه‌های مترو

- کلیه پله برقی‌ها و آسانسورهای موجود در ایستگاه مستقیماً توسط تابلوهای LPS ایستگاه تغذیه شده و فیدر مربوطه در تابلوهای مذکور پیش‌بینی می‌شود.
- محل استقرار UPS ها و یا Inverter های ایستگاه‌های مترو، اتاق برق تراز سکو و در مجاورت تابلو EMDP می‌باشد. همچنین لازم است فضایی جداگانه با الزامات مربوط به اتاق‌های باتری، جهت نصب باتری‌های مورد نیاز در نظر گرفته شود.
- در کلیه تابلوها حداقل ۲۰ درصد از فیدرهای اصلی، فیدر SPARE جهت سهولت در تعمیر و نگهداری‌ها تابلوها در نظر گرفته شود. این فیدرها صرفاً جهت جایگزینی با فیدرهای اصلی تابلو در نظر گرفته شده و در برآورد توان تابلو منظور نخواهد شد.
- در طراحی کلیه تابلوها حداقل ۲۰ درصد فضای خالی (SPACE) جهت توسعه احتمالی تابلو در نظر گرفته خواهد شد.
- استراکچر کلیه تابلوهای فلزی از ورق گالوانیزه با ضخامت ۲,۵ میلیمتر و بدنه آنها از ورق فولادی به ضخامت ۲ میلیمتر و با پوشش رنگ پودری الکترواستاتیک به ضخامت 80-120 میکرون ساخته خواهد شد.

- کلیه تابلوهای ایستاده باید مجهز به یک دستگاه هیدروستات و هیتر جهت جلوگیری از شبنم‌زایی و یک دستگاه ترموستات و فن جهت تنظیم دمای داخل تابلو باشند.
 - در کلیه داکت‌های داخل تابلو باید حداقل ۲۰ درصد فضای خالی (SPARE) جهت سیم‌کشی‌های آینده در نظر گرفته شود.
 - در کلیه تابلوها باید ترمینال‌های لازم متناسب با تعداد فیدرها جهت اتصال تابلو به BMS در نظر گرفته شود. این ترمینال‌ها باید به کد و رنگ مشخص از سایر ترمینال‌ها متمایز گردند.
 - کلیه بارهای موتوری بزرگتر از 10 HP یا 7.5 KW باید با استفاده از یکی از دو روش ستاره- مثلث یا SOFT STARTER راه‌اندازی گردند.
 - به منظور حفاظت کلیه تابلوهای برق از اضافه ولتاژهای ناگهانی و گذرا، از SPD در ورودی کلیه تابلوها استفاده گردد.
 - کنترل تابلوهای تخلیه فاضلاب می‌بایست دوسو تغذیه بوده و توصیه می‌شود که کارکرد پمپ‌ها با کنترل میکرو پروسسوری باشد.
- باید توجه داشت که تامین برق برای در واحدهای تجاری مستقر در ایستگاه‌های مترو از طریق اخذ انشعاب مستقیم از برق منطقه‌ای استان‌ها انجام می‌شود و استفاده از برق خطوط قطارهای شهری در فضاهای تجاری مستقر در محدوده مترو مجاز نمی‌باشد.

۵-۹- نمونه برگه اطلاعاتی تابلو ایستاده و دیواری

جدول ۵-۱- برگه اطلاعاتی تابلو ایستاده

ITEM NO	DESCRIPTION	REQUIREMENT
1	GENERAL	
1.1	MANUFACTURER OF CUBICLES	BY VENDOR
1.3	TYPE OF CUBICLE-FIXED/ WITHDRAWABLE	FIXED
1.4	STANDARD	IEC 61439
1.5	OPERATING VOLTAGE	400 V
1.6	OPERATING FREQUENCY	50 HZ
1.7	NUMBER OF PHASES	3Ph + N
1.8	NO. OF BUSBARS	(5) 3ph + N + E
1.9	INSULATION OF BUSBARS	AIR
1.10	POWER FREQUENCY (ONE MIN)	1890 Vac
1.11	IMPULSE WITHSTAND	8000 V
1.12	RATED NORMAL CURRENT OF BUSBARS	ACC. TO LOAD LIST
1.13	RATED SHORT CURRENT OF BUSBARS	25 KA
1.14	RATED PEAK WITHSTAND OVERVOLTAGE	CLASS 4
1.15	RATED SHORT TIME DURATION	1 SEC.
1.16	SYSTEM EARTHING	SOLIDLY EARTHED
1.17	VOLTAGE OF CONTROL CIRCUIT	110 VDC & 230 VAC (SEE SPEC.)
1.18	VOLTAGE OF SPACE HEATER	230 VAC
1.19	INTERNAL SAFETY INTERLOCKS	YES
2	CUBICLE CONSTRUCTION	
2.1	ENCLOSURE	METAL ENCLOSURE
2.2	INDOOR / OUTDOOR	INDOOR
2.3	TYPE OF INSTALLATION	FREE FLOOR STANDING
2.4	MAIN BUSBAR INSULATION MATERIAL	AIR
2.5	SHAPE OF MAIN BUSBARS	FLAT
2.6	TYPE OF MAIN BUSBAR SUPPORTING INSULATORS	BY VENDOR
2.7	MATERIAL OF MAIN BUSBAR SUPPORTING INSULATORS	BY VENDOR
2.9	REAR FRONT ACCESS	FRONT
2.10	TOP / BOTTOM ENTRY	BOTTOM (CABLE)
2.11	DEGREE OF PROTECTION	IP 42
2.12	CUBICLE SHEET THICKNESS	2.5 MM
2.13	TROPIC DESIGN	YES
2.14	PROVISION OF EXTENSION AT EACH END SW.	YES
2.15	PAINT COLOR SHADE	RAL 7035

جدول ۵-۲- برگه اطلاعاتی تابلو دیواری

ITEM NO	DESCRIPTION	REQUIREMENT
1	GENERAL	
1.1	MANUFACTURER OF CUBICLES	BY VENDOR
1.3	TYPE OF CUBICLE-FIXED/ WITHDRAWABLE	FIXED
1.4	STANDARD	IEC 61439
1.5	OPERATING VOLTAGE	400 V
1.6	OPERATING FREQUENCY	50 HZ
1.7	NUMBER OF PHASES	3Ph + N
1.8	NO. OF BUSBARS	(5) 3ph + N + E
1.9	INSULATION OF BUSBARS	AIR
1.10	POWER FREQUENCY (ONE MIN)	N.A
1.11	IMPULSE WITHSTAND	N.A
1.12	RATED NORMAL CURRENT OF BUSBARS	ACC. TO LOAD LIST
1.13	RATED SHORT CURRENT OF BUSBARS	10 KA
1.14	RATED PEAK WITHSTAND CURRENT	CLASS 4
1.15	RATED SHORT TIME DURATION	1 SEC.
1.16	SYSTEM EARTHING	SOLIDLY EARTHED
1.17	VOLTAGE OF CONTROL CIRCUIT	110 VDC & 230 VAC (SEE SPEC.)
1.18	VOLTAGE OF SPACE HEATER	N.A
1.19	INTERNAL SAFETY INTERLOCKS	NO
2	CUBICLE CONSTRUCTION	
2.1	ENCLOSURE	METAL ENCLOSURE
2.2	INDOOR / OUTDOOR	INDOOR
2.3	TYPE OF INSTALLATION	WALL MOUNTED/SURFACE MOUNTED
2.4	MAIN BUSBAR INSULATION MATERIAL	AIR
2.5	SHAPE OF MAIN BUSBARS	FLAT
2.6	TYPE OF MAIN BUSBAR SUPPORTING INSULATORS	BY VENDOR
2.7	MATERIAL OF MAIN BUSBAR SUPPORTING INSULATORS	BY VENDOR
2.9	REAR FRONT ACCESS	FRONT
2.10	TOP / BOTTOM ENTRY	TOP (CABLE)
2.11	DEGREE OF PROTECTION	IP 42
2.12	CUBICLE SHEET THICKNESS	2 MM
2.13	TROPIC DESIGN	NO
2.14	PROVISION OF EXTENSION AT EACH END SW.	YES
2.15	PAINT COLOR SHADE	RAL 7035

فصل ٦

سیستم مخابرات

۶-۱- سیستم تلفن

باید توجه داشت که ارتباطات داخل ایستگاه و همچنین ارتباط با مرکز فرمان از طریق سیستمی که توسط پیمانکار تجهیزات نصب می‌شود، میسر است. از این رو به منظور برقراری ارتباط میان پرسنل قسمت‌های مختلف ایستگاه‌ها با یکدیگر و خارج از ایستگاه و برقراری ارتباط میان مسافری و مراکز تجاری داخل ایستگاه با خارج از ایستگاه، شبکه تلفن به صورت ذیل طراحی و اجرا خواهد شد.

(جهت تعیین تعداد زوج آن می‌بایستی قبلاً هماهنگی لازم به عمل آید).

خطوط تلفن مورد نیاز واحدهای تجاری و همچنین کیوسک‌های تلفن مورد نیاز مسافری به طور مجزا از شرکت مخابرات تهیه خواهد شد.

جهت تحقق موارد فوق ترمینال‌های اصلی تلفن MDF جمعاً دو دستگاه به صورت مجزا یکی جهت کلیه خطوط ایستگاه اعم از خطوط داخلی و شهری در اتاق فنی و دیگری جهت خطوط شهری در محلی مناسب نزدیک یکی از ورودی‌ها نصب خواهد شد. خطوط فضاهای تجاری از این MDF به فضاهای تجاری و خطوط شهری ایستگاه به MDF واقع در اتاق فنی ارتباط داده خواهد شد.

MDF منصوبه در اتاق فنی جعبه تقسیم‌های فرعی واقع در بخش‌های مختلف را که ظرفیت آنها متناسب با تعداد خطوط تلفن اختصاص یافته جهت آن فضا تعیین می‌گردد را تغذیه می‌نماید.

این جعبه تقسیم‌های انتهایی عمدتاً در فضاهای مناسب نصب می‌شوند. پریزهای تلفن استفاده شده در پرژه مترو عمدتاً از نوع توکار در بخش‌های اداری، فروش و اتاق‌های کنترل روکار یا تلفن دیواری در اتاق‌های تاسیسات و برق می‌باشند. به جز پریزهای فوق‌الذکر، تلفن دیواری مجهز به شماره‌گیر دکمه‌ای به تعداد مورد نیاز در سالن فروش بلیت در فضاهای کنترل شده جهت استفاده مسافری در نظر گرفته خواهد شد.

ارتباط میان جعبه تقسیم‌های تلفن با استفاده از کابل به قطر هادی ۰/۶ میلیمتر و به تعداد زوج و به تعداد زوج مورد نیاز و ارتباط از جعبه تقسیم‌های فرعی TJB به سمت پریزهای تلفن یا تلفن‌های دیواری نیز به وسیله کابل تلفن با هادی به قطر ۰/۶ میلیمتر کشیده شده داخل لوله‌های فولادی انجام شود.

سایر کابل و جعبه تقسیم‌های تلفن با احتساب مسائلی از قبیل توسعه آتی یا خرابی با درصدی اضافه تعیین خواهد شد. شبکه تلفن دارای لوله‌کشی مجزا از سایر سیستم‌های جریان ضعیف یا فشار ضعیف می‌باشد.

لازم به توضیح بوده که در صورت استفاده از سینی کابل مشترک جهت کابل‌های برق و کابل‌های جریان ضعیف اعم از تلفن، اعلام حریق و غیره استفاده از Divider مناسب الزامی است.

تعداد خطوط مورد نیاز برخی از فضاهای ایستگاه به شرح جدول زیر می‌باشد، جهت سایر اتاق‌های اداری و پرسنلی با توجه به آیین‌نامه‌ها، نوع کاربری و چیدمان فضا عمل می‌گردد.

۶-۱-۱- سیستم تلفن داخلی در ایستگاه

- اتاق‌های اداری دارای پریزهای تلفن نوع RJ45 و در فواصل ۳ متری از هم می‌باشند.
- اتاق‌های پرسنلی دارای پریزهای تلفن نوع RJ45 به تعداد ۱ یا ۲ عدد در هر فضا می‌باشند.
- اتاق‌های فنی دارای یک دستگاه تلفن دیواری نوع RJ45 در کنار در ورودی فضا می‌باشند.
- کابل‌های تلفن داخلی در کل ایستگاه از نوع CAT6-STP و با روکش LSHF اجرا می‌شوند.
- لوله‌ها از نوع گالوانیزه و حق‌المقدور به صورت توکار اجرا می‌شود.
- در صورت لزوم امکان تجمیع سیستم تلفن داخلی ایستگاه با سیستم LAN ایستگاه پیش‌بینی می‌گردد.

۶-۱-۲- سیستم تلفن‌های عمومی

- در سالن بلیت فروشی حداقل ۴ دستگاه تلفن عمومی نوع دیواری پیش‌بینی شود.
- جعبه تقسیم اصلی تلفن‌های عمومی در اتاق مخابرات/ سیگنالی‌نگ نصب گردد.
- از محل جعبه تقسیم فوق تا خارج از ایستگاه در دو سمت، ۲ مسیر برای کابل ورودی تلفن در نظر گرفته شود.
- لوله‌های بکار رفته همگی از نوع گالوانیزه و حتی‌المقدور توکار باشند.
- جهت اتاق رئیس ایستگاه یک خط تلفن شهری در نظر گرفته شود.

بخش دوم:

تاسیسات مکانیکی

مقدمه

هدف از طراحی تأسیسات مکانیکی ایستگاه‌های قطار شهری، ایجاد شرایط آسایش و ایمنی برای مسافری و پرسنل ایستگاه در حالت کار عادی می‌باشد.

از آنجایی که طراحی تأسیسات مکانیکی ایستگاه‌های قطار شهری به طور کلی تابعی از هندسه ایستگاه و شرایط بهره‌برداری از ایستگاه می‌باشد، در تدوین این ضابطه سعی شده تا حد ممکن به معرفی کلیات تأسیسات مکانیکی، گردآوری ضوابط و استانداردهای قابل توسعه به ایستگاه‌های موجود و در دست احداث قطار شهری، بیان الزامات لازم‌الاجرا در طراحی ایستگاه‌ها و همچنین ارجاع مطالب به ضوابط مشابه در سایر استانداردها پرداخته شود، هر چند لازم است سایر استانداردها و ضوابط مورد استناد از قبیل مقررات ملی ساختمان و استاندارد NFPA نیز در طراحی‌ها رعایت گردد.

در یک دسته‌بندی کلی، تأسیسات مکانیکی ایستگاه‌های قطار شهری اعم از روزمینی، زیرزمینی و با ساختار سکو کناری یا جزیره‌ای شامل دیسپلین‌هایی به شرح زیر می‌باشد:

- (۱) تهویه و تهویه مطبوع^۳
- (۲) تأسیسات آبرسانی
- (۳) تأسیسات جمع‌آوری و دفع فاضلاب
- (۴) تأسیسات آتش‌نشانی

مدارک طراحی در بخش تأسیسات مکانیکی ایستگاه‌های قطار شهری، حداقل بایستی در بردارنده گزارش و نقشه‌های مرحله اول طراحی شامل معرفی کلی فضاهای ایستگاه، شناخت تأسیسات شهری در محدوده ایستگاه، بیان الزامات کلی و چارچوب طراحی در هر دیسپلین، بازخوانی مطالعات مرتبط و تأثیرگذار در طراحی تأسیسات مکانیکی (شامل برآورد بار حرارتی تجهیزات، ابعاد فضاها، و...)، معرفی، مقایسه و انتخاب گزینه مناسب تأسیساتی در هر حوزه (از قبیل نوع سیستم تهویه مطبوع، جنس مصالح، نوع پمپ‌ها و...)، ارائه نقشه‌های تک خطی تأسیسات، برآورد کلی هزینه تأمین و اجرای تأسیسات، آلبوم نقشه‌های مرحله دوم شامل نقشه‌های جانمایی و طرح اجرای تأسیسات، ارائه محاسبات مربوط به ظرفیت سیستم‌ها، جداول مشخصات فنی تجهیزات و برآورد مالی پروژه باشد.

^۳ تهویه و تهویه مطبوع فضاهای عمومی ایستگاه‌ها و تونل‌ها در شرح کار این ضابطه نبوده و در نشریات دیگری به آن پرداخته خواهد شد.

فصل ۱

تهویه و تهویه مطبوع

فضاهای غیرعمومی

در ایستگاه‌های قطار شهری

۱-۱- کلیات و حدود کاربرد و الزامات عملکردی

- در این بخش از گزارش به ضوابط مرتبط با تهویه و تهویه مطبوع فضاهای غیرعمومی ایستگاه‌ها شامل فضاهای اداری، اتاق‌های فنی، اتاق برق و باتری و سایر فضاهای تجهیزاتی پرداخته می‌شود و طرح سیستم تهویه مطبوع فضاهای عمومی ایستگاه و تونل و سیستم‌های تخلیه دود فضاهای عمومی که اصطلاحاً تأسیسات ویژه مترو می‌باشد، خارج از محدوده این ضابطه می‌باشد.
- کنترل دما، فشار و سرعت هوا در سطحی قابل قبول برای حفظ ایمنی و آسایش مسافران از اهداف اصلی این بخش از ضوابط می‌باشد.
- ایجاد و کنترل شرایط محیطی مورد نیاز برای عملکرد مناسب سیستم حمل و نقل ریلی (شامل اتاق‌های تجهیزاتی پشتیبان) در شرایط بهره‌برداری عادی و اضطراری در تدوین ضوابط در نظر گرفته شده است.
- ملزومات زیست محیطی و تامین انرژی کافی (مورد نیاز) از طریق بازیابی حرارت، صرفه‌جویی و سایر روش‌های ابتکاری در راستای به حداقل رساندن مصرف انرژی در ضوابط مورد نظر از اصول زیربنایی است.

۱-۱-۱- کدها و استانداردها

- طراحی باید با توجه به آخرین ویرایش کدها و استانداردهای زیر انجام پذیرد. در صورت تغییر و به‌روزرسانی کدها و استانداردها و ناهمخوانی با ضوابط استخراج شده در این گزارش، طراح موظف است آخرین ویرایش استانداردها و کدها را مبنای طراحی قرار دهد.
- در این مورد، موارد تغییر و اختلاف را پیش از اقدام به طراحی به طور واضح و مشخص گزارش کند.
- نشریه شماره ۲۷۱ سازمان مدیریت با عنوان شرایط طراحی برای محاسبات تأسیسات گرمایی، تعویض هوا و تهویه مطبوع
- نشریه ۱۲۸ سازمان مدیریت با عنوان مشخصات فنی تأسیسات مکانیکی ساختمان
- مجموعه مجلدهای مقررات ملی ساختمان
- مجموعه ضوابط سازمان آتش‌نشانی شهر موقعیت احداث پروژه ایستگاه قطار شهری (در صورت وجود)
- استاندارد شماره ۳-۲۱۱۹۳ با عنوان سیستم‌های حمل و نقل درون شهری و حومه (مترو و...) - ایمنی الزامات تهیه شده توسط سازمان قطار شهری‌ها (در صورت وجود)
- American Society of Heating, Refrigeration and Air-Conditioning Engineers (ASHRAE)
- National Fire Protection Association (NFPA)
- Sheet Metal and Air Conditioning Contractors National Association (SMACNA)
- Model National Energy Code for Building (MNECB)
- Subway Enviromental Design Handbook (SEDH)
- Handbook of Air Conditioning System Design (By Carrier Co.)

- ISO (International Standard Organization)
- AMCA (Air Moving and Control Association)
- ASME (American Society of Mechanical Engineers)
- ANSI (American National Standards Institute)
- AWS (American Welding Society)
- ASTM (American Society for Testing Materials)
- IEC (International Electrotechnical Commission)
- DIN (Deutsches Institut für Normung)

۲-۱-۱- روش طراحی

- محاسبه بار گرمایی و سرمایی برای اتاق‌های ایستگاه باید با آخرین نسخه نرم‌افزار کریر (HAP) (یا نمونه مشابه مورد تایید آن) صورت گیرد.
- پارامترهای مورد نیاز برای طراحی در بخش شرایط طرح برای عملکرد عادی گردآوری شده است.
- میزان حرارت تولید شده توسط تجهیزات در هر پروژه باید در هماهنگی با بخش تجهیزات تدقیق و سپس مبنای محاسبات قرار گیرد.
- یادداشت: بر مبنای تجربه‌های رایج مقدار بار حرارتی تقریبی تجهیزات در ضمیمه جدول شماره ۱ اعلام می‌گردد.
- استناد به این اعداد تنها در مرحله طراحی مقدماتی به منظور پیشبرد مطالعات و طراحی پیش از مشخص شدن و نهایی شدن تجهیزات می‌باشد.
- تهویه طبیعی حاصل از اثر پیستونی حرکت قطار نباید برای کاربردهای زیر مورد استفاده قرار گیرد:
 - اتاق‌هایی که براساس ضوابط نیاز به تهویه مکانیکی دارند.
 - اتاق باتری، سیگنالی‌نگ، مخابرات و سایر اتاق‌های تجهیزات و بهره‌برداری با حساسیت بالا برای عملکرد درست سیستم حمل و نقل
 - اتاق‌هایی با طبقه‌بندی مخاطره الکتریکی در کلاس I (DIV I) و کلاس I (DIV 2)
 - فضاهای حساس به گرد و غبار و ذرات حاصل از ترمز گرفتن قطار و سایر آلاینده‌های حاصل از عملکرد حمل و نقل ریلی
 - سایر فضاهایی که بر مبنای الزامات و محاسبات سطح تهویه در آنها ناکافی باشد.
- طراحی سیستم‌های مکانیکی باید مطابق با دستورالعمل و آیین‌نامه‌های ملی به منظور ایجاد تسهیلات مناسب در راستای رسیدن به رویه‌های اجرایی، الزامات ایمنی و... انجام پذیرد.

۱-۱-۳ الزامات تعمیرات و نگهداری

- تجهیزات HVAC و متعلقات وابسته به آنها باید برای بهره‌برداری، بازبینی دوره‌ای و تعمیرات مورد نیاز در دسترس باشند.
- فضای کافی برای قطعات متحرک و قابل تعویض در دستگاه‌ها در نظر گرفته شود تا در صورت نیاز به تعمیر و تعویض نیازی به جابه‌جا کردن یا از هم باز کردن تجهیزات مجاور نباشد. همچنین راهروهای کافی در هر اتاق برای دسترسی به تجهیزات در نظر گرفته شود. این الزامات فضایی باید با نقطه‌گذاری محدوده بیرونی درون نقشه‌ها نمایش داده شود.
- تجهیزات HVAC نباید بالای فضای باز راه پله‌ها یا در مسیر ریل و سایر مسیرهایی نصب شوند که دسترسی به آنها مشکل یا خطرناک باشد.
- محل قرارگیری تجهیزات نباید جایی باشد که:
 - عملکرد تجهیز در فضا خطرات ایمنی برای تعمیرکاران داشته باشد.
 - فعالیت‌های تعمیراتی و تجهیزات دسترسی وابسته به آنها (نردبان، بالابر، سکوها، دسترسی به تجهیزات و...) برای عملکرد عادی تجهیزات تأثیرات غیرقابل قبول به همراه داشته باشد.
 - دسترسی عمومی به آن امکان‌پذیر یا غیرقابل کنترل باشد.
 - دسترسی برای تعمیرکاران تنها در زمان‌های (ساعات) غیر بهره‌برداری فراهم باشد.
 - دمای فضای نصب بدلیل عملکرد تجهیزات تهویه مطبوع (نظیر کندانسورها) بالاتر از حد مجاز برود.
- تجهیزات تهویه مطبوع، دمپرها، فیلترها و سایر وسایل جانبی که در داخل اتاق‌ها نصب می‌شوند باید به شکلی چیدمان شوند که دسترسی بهره‌برداران و تعمیرکاران به آنها بدون استفاده از چرخ و زنجیر یا سکوها، دسترسی اضافی مانند داربست یا نردبان‌هایی که نیاز به روش‌های حفاظتی برای جلوگیری از افتادن دارند، امکان‌پذیر باشد.
- تا حد امکان تجهیزات تهویه مطبوع باید روی زمین نصب شوند.
- وزن تجهیزات تهویه و تهویه مطبوع که بر روی سقف یا دیوار نصب می‌شوند نباید بیش از ۵۰ کیلوگرم باشد مگر با اجازه تیم نگهداری و تعمیرات. این تجهیزات باید تجهیزاتی باشند که نیاز به تعمیرات دوره‌ای نداشته باشند.
- شمارنده (گیج‌ها) و نشانگرها باید سایز مناسب داشته باشند و به شکلی جانمایی شوند که به راحتی توسط اپراتور از سطح کف فضا قابل خواندن باشند.
- سیستم‌ها باید تا حد امکان به شکلی جانمایی شوند که نیازی به روش‌ها و ابزار جلوگیری از افتادن یا لوازم جانبی برای تعمیرات و بازبینی نباشد.
- در بیشتر موارد تجهیزات تهویه مطبوع باید امکان تعویض قطعات بزرگ را برای یک تا دو بار در طول عمر کارکردشان داشته باشند. در نظر گرفتن تمهیدات لازم برای این منظور بدون تأثیرگذاری بر عملکرد بهره‌برداری

تا حد امکان در نظر گرفته شود. جابه‌جایی قطعات تعویض‌پذیر بهتر است از مسیر فضای عمومی ایستگاه یا تونل‌ها انجام نشود.

- محصولات شیمیایی، مواد لازم برای روغن‌کاری و تمیز کردن و... تجهیزات و تاسیسات به تعداد کافی تهیه شده و در انبارها نگهداری شود تا در فرایند تعمیرات و نگهداری تجهیزات تهویه و تهویه مطبوع اخلاص ایجاد نشود.

۴-۱-۱- کیفیت مصالح و تجهیزات

- در تهیه جزئیات اجرایی و مشخصات فنی بایستی تا حد امکان استفاده از توان سازندگان و تأمین‌کنندگان داخلی ملاک عمل قرار گیرد.
- مشخصات فنی تجهیزات تهویه و تهویه مطبوع و مصالح باید محصولاتی با بالاترین کیفیت‌های موجود با توجه به طول عمر و عملکرد تجهیزات را شامل شود. استانداردهای ذکر شده در این آیین‌نامه برای انتخاب تجهیزات مبنا قرار گیرد.
- در صورت استفاده از آلترناتیوهای موجود برای موارد اشاره شده در کدهای انتخاب تجهیز و مصالح، این انتخاب باید با نظر کارشناسان کارفرما (قطار شهری) انجام و مورد تأیید قرار گیرد.
- کانال‌ها، اتصالات و سایر متعلقات وابسته به آنها، به راحتی قابل دسترس نیستند. از این رو برای انتخاب جنس آنها و سایر قطعات باید به عمر محصول دقت شود، کلیه اتصالات آهنی و ساپورت‌ها باید دارای پوشش ضد زنگ باشند.
- تجهیزات تهویه: برای تجهیزات یکپارچه حداقل ۱۵ سال عمر عملکرد و برای تجهیزات ساخته شده مانند سیستم‌های هواساز و... ۲۵ سال در نظر گرفته می‌شود.
- محصولاتی باید انتخاب شوند که حداقل تعمیرات را لازم داشته باشند. مراقبت و بازرسی‌های دوره‌ای و تعمیرات پیشگیرانه تجهیزات نباید زودتر از فواصل سه ماهه مورد نیاز باشد.
- تولیدات مورد استفاده باید قابل اطمینان و خدمات مرتبط با آنها شناخته شده و قابل پیش‌بینی باشد. در مورد تجهیزات حیاتی برای عملکرد تاسیسات در صورت نیاز به خارج شدن برای تعمیرات یا تعویض و... پیش‌بینی‌های لازم برای به کارگیری جایگزین‌های مناسب باید در طراحی صورت گیرد.
- تجهیزات انتخابی باید هماهنگ با استانداردهای زیست محیطی باشند. این موارد باید شامل موارد زیر شود:
 - محصولات کارخانه‌ای از کارخانه‌هایی انتخاب شود که حداقل تأثیرات منفی زیست محیطی را دارند.
 - محصولات دارای برچسب انرژی باشند (محصولاتی انتخاب شوند که در بازایی و مصرف انرژی موارد مورد نیاز را رعایت می‌کنند)، در صورت عدم وجود برچسب انرژی برای تجهیزات تهویه از قبیل فن‌ها و دمپرها، یا بهره‌وری پایین دستگاه‌ها، بایستی راندمان عملکرد محصولات از معیارهای گزینش قرار گیرد.
 - محصولات در طول دوره کارکرد (عمرشان) به حداقل مواد مصرفی نیاز داشته باشند.

- تعمیرات و استفاده از محصولات پسماندهای مضر ایجاد نکند.
- در پایان عمر محصول قابلیت بازیافت یا امحای ایمن آن وجود داشته باشد.
- پیشنهاد می‌گردد در این سیستم کانال‌ها همگی از نوع ورق گالوانیزه (با ضخامت‌هایی مطابق مشخصات فنی) بوده و با فلنج نبشی با پوشش ضد زنگ به هم متصل می‌شوند. عایق کانال‌ها از جنس پشم سنگ یا الاستومری غیر قابل اشتعال انتخاب شود.
- دریچه‌های توزیع، برگشت و تخلیه هوا از نوع آهنی یا آلومینیومی با پوشش رنگ مناسب و بسته به محلی که مورد استفاده قرار می‌گیرند، مجهز به دمپر یا بدون آن می‌باشند.

۲-۱- طراحی تهویه مطبوع

۱-۲-۱- الزامات کلی طراحی

- دریافت کننده‌های هوای تازه از بیرون و خروجی‌های هوا باید توسط گریل‌های نصب شده در هواکش‌ها، از بیرون از ایستگاه محافظت شود.
- کیوسک‌های ورود و خروج هوا در روی زمین باید با معماری فضای اطراف هماهنگ و در چهارچوب مسئولیت‌های بخش معماری و در هماهنگی با سازمان‌های ذی ربط از جمله قطار شهری‌ها و شهرداری‌ها باشد.
- کیوسک ورودی هوا باید در فاصله مناسبی از شفت تهویه دود قرار گیرد تا دود دوباره به ایستگاه باز نگردد.
- شفت ورود هوا به ایستگاه باید در فاصله‌ای مناسب از دیگر منابع آلودگی مانند مسیر تردد اتوبوس‌ها و ترافیک شهری واقع گردد.
- برای کاهش آلودگی هوا، هوای بیرون پیش از هدایت به سیستم تهویه مطبوع باید فیلتر شود و ورودی‌های هوا (کیوسک‌های تهویه) در سطح خیابان نباید در معرض گرد و غبار، دود، بو، سر و صدا و مواد سمی (تحریک کننده) از ترافیک و سایر منابع خارجی واقع شوند.
- گرمایش و سرمایش اتاق‌ها برای رسیدن به حداقل دمای مورد نیاز باید با توجه به بار حرارتی هر اتاق تعیین شود.
- در طراحی سیستم تهویه و تهویه مطبوع برای فضاهای غیرعمومی (در ایستگاه‌های زیرزمینی) توجه به این نکته ضروریست که فضاهای اداری در تمام طول سال نیاز به سرمایش یا گرمایش دارند در حالیکه فضاهای تجهیزاتی در تمام طول سال نیاز به سرمایش دارند؛ لذا مستقل بودن تجهیزات مورد نیاز این دو بخش و یا در نظر گرفتن تمهیدات مربوطه الزامی است.
- اتاق‌هایی که به عنوان انبار در نظر گرفته می‌شوند باید حداقل دمای طراحیشان ۹ درجه سانتیگراد باشد. هوای تعویضی این اتاق‌ها نیازی به فیلتر شدن ندارد.

- اتاق‌های کارکنان بهره‌برداری و تعمیرات (فضاهای کاری یا رختکن‌ها) حداقل دمای طرحشان ۲۲ درجه سانتیگراد در نظر گرفته می‌شود.
- برگه اطلاعات فنی کارخانه‌ای تجهیزات برای تهویه فضاهایی که تجهیزات مورد نظر در آنها قرار می‌گیرد، ملاک عمل قرار گیرد و شرایط تهویه اتاق در هماهنگی با الزامات فنی تجهیز انجام پذیرد.
- در هر پروژه با توجه به محل پروژه و اقتضائات مرتبط پکیج‌ها مناسب با شرایط طرح خارج طراحی می‌شوند، در طراحی سیستم تهویه مطبوع فضاهای غیر عمومی، بدلیل اینکه برای برخی فضاها با دریچه اگزاست، از هوای فضای عمومی برای تأمین هوای اگزاست استفاده می‌گردد، لذا به جای دمای طرح خارج شهر، بایستی از دمای طرح داخل ایستگاه در روش طراحی استفاده نمود.

۱-۲-۲- نرخ تهویه

- نرخ تعویض هوای اتاق در ساعت باید مطابق با جدول ۱ صورت بگیرد.
- مقادیر نرخ تعویض هوا ذکر شده در جدول ۱، حداقل دفعات تعویض هوا بر ساعت با توجه به حجم اتاق را مشخص می‌کند. نرخ تعویض هوا ممکن است به دلایل زیر نسبت به مقادیر جدول زیر افزایش یابد:
 - به منظور کنترل حداکثر دمای اتاق با توجه به محاسبات مرتبط با بار حرارتی ناشی از تجهیزات، روشنایی و سایر بارهای حرارتی.
 - به منظور کنترل آلودگی برای رسیدن به سطح خواسته شده در آیین‌نامه.
- نرخ تهویه مورد نظر باید به شکلی باشد که حداقل ظرفیت تجهیز با احتساب ۱۰۰٪ هوای تازه (بدون بازگشت هوا) در موارد مشخص شده را فراهم نماید.
- برای صرفه‌جویی در انرژی، ممکن است برای بعضی از اتاق‌ها نرخ تعویض‌های کامل فقط برای شرایط پیک یا حالت بدترین وضعیت کارکرد مانند روزهای بسیار سرد در شرایط طراحی در نظر گرفته شود.
- بازگشت مجدد هوا در جاهایی که جریان دائمی هوا وجود دارد، با رعایت کنترل دمایی و فیلتراسیون اتاق با توجه به تجهیزات مستقر در اتاق، مجاز می‌باشد.
- هنگامی که بازگشت مجدد هوا برای فضایی در نظر گرفته می‌شود، حداقل سطح تعویض هوای مناسب با توجه به کاربری فضا تأمین شود. این میزان حداقلی نباید از ۲۰ درصد نرخ تعویض هوای مشخص شده در جدول ۱ کمتر باشد.
- برای فضاهایی که نرخ تعویض هوا برای نگهداشتن شرایط دمایی در دمای مشخص شده برای اتاق کافی نمی‌باشد باید از سیستم سرمایش استفاده شود.

۱-۲-۳ - هوای تازه - فضاهای با حضور نیروی انسانی

- برای فضاهای با حضور نیروی انسانی باید هوای تازه مورد نیاز مقرر شده در جدول پیوست ۱ از هوای بیرون از ایستگاه تامین شود.
- تجهیزات مخصوص برای گرمایش یا سرمایش هوای تازه ارسالی به اتاق‌ها با توجه به شرایط داخل اتاق پیشنهاد می‌گردد.
- به منظور کاهش آلودگی هوا، هوای بیرون تامین شده برای داکت‌های سیستم تهویه مطبوع باید فیلتر شود. همچنین دریافت کننده‌های هوای بیرون باید از منابع آلودگی مانند گرد و غبار، آلاینده‌های گازی و سایر منابع آلوده کننده بیرون از ایستگاه به دور باشند.
- کلیه دریافت کننده‌های هوای بیرون باید در مکانی واقع شوند که از ایجاد مسیر اتصال کوتاه با داکت‌های تخلیه هوای ایستگاه مصون بمانند.
- مقدار کل هوای تازه مورد نیاز برای هر نفر (نرخ هوای تازه) و نرخ اشغال و تعداد نفرات حاضر در هر فضا، با توجه به جدول ۱ موارد زیر در نظر گرفته شود:
- تعداد افراد حاضر در فضا بین ۱ تا ۴ نفر: ۱۶/۵ لیتر بر ثانیه معادل با 35 cfm برای هر نفر؛
تعداد افراد حاضر در فضا ۵ تا ۱۰ نفر: ۱۱/۸ لیتر بر ثانیه معادل با 25 cfm برای هر نفر؛
- تعداد افراد حاضر در فضا بیش از ۱۰ نفر: ۸/۵ لیتر بر ثانیه معادل با 17 cfm برای هر نفر؛
- نرخ مورد نظر نباید کمتر از مقادیر جدول (۱-۶) از استاندارد ASHRAE 62.1 باشد.

۱-۲-۴ - شرایط آسایش کارکنان

- در هر فضایی باید شرایط کنترل کافی و در دسترس برای اطمینان از آسایش کارکنان حاضر در آن فضا از طریق تجهیزات تهویه، تهویه مطبوع و تجهیزات کنترلی مانند دمپرها، ترموستات فراهم شود.
- سیستم های تهویه مطبوع به منظور صرفه جویی در مصرف انرژی و ایجاد امکان غیر فعال شدن در ساعات غیر بهره‌برداری، بایستی متصل به سیستم BAS و دارای ترموستات باشند.
- خروجی‌های توزیع هوا مانند گریل‌ها، دیفیوزرها و رجیسترها باید به شکلی انتخاب شوند که توزیع و پرتاب هوای مناسب هوا با حداقل میزان سرو صدا در فضا ایجاد کنند.
- توزیع کننده‌های هوا (تامین هوا/ تخلیه/ گریل‌های بازگشت هوا) باید به شکلی چیده شوند تا تعویض هوای موثر برای هر فضا را تامین کنند و از ایجاد نقاط کور یا مسیرهای اتصال کوتاه بین ورود و خروج هوا جلوگیری کنند.

۱-۲-۵ - هوای خروجی (تخلیه هوا)

- هوای تخلیه از اتاق‌های زیر باید به هوای آزاد در سطح زمین منتقل شود:

- سرویس‌های بهداشتی
- اتاق‌های باتری
- اتاق شستشو و اتاق شارژ باتری ماشین‌های شستشو (در صورت وجود)
- اتاق زباله
- پست تخلیه فاضلاب
- هوای تخلیه از سایر اتاق‌های ایستگاه که هوای خروجی از آنها بدون ذرات آلاینده است می‌تواند به فضاهای عمومی یا تونل تخلیه شود، طراحی و جانمایی باید به شکلی صورت گیرد که این هوای تخلیه تحت تاثیر حرکت قطار به فضاهای عمومی و مسیر انتظار حرکت مسافری باز نگردد.
- در فضاهای مجهز به سیستم اطفای گازی، بایستی دریچه اگزاست، جهت تخلیه دود و گازهای ناشی از فرایند اطفای پیش بینی گردد، میزان اگزاست این فضاها در صورت استفاده از گازهای غیر سمی و Clean Agent، حداقل ۴ ACH و برای سایر گازها به میزان حداقل ۶ ACH لحاظ گردد.

۶-۲-۱- هوای جبرانی

- تمام اتاق‌هایی که تخلیه هوا از آنها صورت می‌گیرد باید دارای تامین هوای جبرانی به میزان کافی و مناسب باشند.
- تجهیزات تامین هوای جبرانی اتاق‌ها باید با توجه به شرایط فشاری اتاق و سایر الزامات مرتبط با هوای داخل اتاق طراحی شوند.
- بجز موارد مشخص شده، هوای جبرانی باید برای نگهداشتن شرایط فشاری اتاق در حالت خنثی، مثبت یا منفی نسبت به فضاهای مجاور تامین می‌شود.

۷-۲-۱- جانمایی سیستم‌ها

- مطابق با پیوست ۲ (که به صورت نمونه برای یک فضا آماده شده است)، جداولی براساس طرح تاسیسات مکانیکی سیستم‌های تهویه و تهویه مطبوع به تفکیک فضاها باید آماده شود که با توجه به کاربری فضاها و سیستم‌های مورد استفاده چیدمان اولیه‌ای از تجهیزات، محل آنها، نحوه ارتباط با فضای مورد نظر و... در آنها مشخص باشد.

۸-۲-۱- فشار هوای اتاق (Room Pressurization)

- ایجاد فشار مثبت در اتاق‌های مشخص شده در جدول ۱، به منظور جلوگیری از نفوذ آلاینده‌هایی نظیر ذرات و غبار حاصل از ترمز کردن قطارها در فضای مجاور، به منظور محافظت از نیروی مشغول به کار یا تجهیزات نصب شده در این اتاق‌ها می‌باشد.

- فشار مشخص شده در جدول ۱، فشار نسبی اتاق نسبت به فضاهای مجاور، با لحاظ کردن درها و سایر بازشوها در شرایط محصور (بسته) می‌باشد.
- در طرح کلی تهویه، حداکثر اختلاف فشار بین یک اتاق و فضای مجاور یا فضای بیرونی باید ۶۲+ پاسکال باشد. این مقدار بدون درنظر گرفتن عملکرد فن‌ها در زمان آتش‌سوزی یا فشار ناشی از ضربه حاصل از عملکرد قطار می‌باشد.
- یادداشت: امکان ورود و خروج ایمن کارکنان و افراد مستقر در این فضاها در شرایط فوق‌الذکر باید محاسبه و درنظر گرفته شود.
- برای ایجاد فشار مثبت در اتاق‌ها باید تمهیداتی جهت افزایش هوای ورودی به اتاق نسبت به کاهش میزان (نرخ) خروج هوا از اتاق درنظر گرفته شود. بازشوهای خروج هوا باید دارای دمپ‌های کنترلی برای نگهداشتن هوای اتاق در فشار مورد نظر باشند.
- اتاق‌هایی که در معرض تکانه‌های فشاری حاصل از عملکرد قطارها بوده و نیازمند کنترل نفوذ هوا به داخل می‌باشند باید مطابق با موارد زیر چیدمان شوند:
 - کلیه بازشوهای دریافت کننده یا خروجی هوا با هوای آزاد در ارتباط باشند؛ یا
 - کلیه بازشوهای دریافت و تخلیه هوا به فضای یکسانی از ایستگاه مرتبط باشند تا به شکل منطقی از ایجاد مسیرهای اتصال کوتاه جلوگیری شود.
 - دارای دمپ‌های یک طرفه به منظور جلوگیری از نفوذ هوای ورودی به اتاق از طریق کانال‌های تخلیه باشند.
- تفاوت دقیق میان هوای تامین شده و هوای تخلیه باید از طریق در و درزهای دیوار منتقل شود. این امر نیاز به محاسبات دقیق مهندسی دارد. برای مثال استفاده از هندبوک ASHRAE Fundamental پیشنهاد می‌شود.
- اتاق‌هایی که باید فشارشان مثبت باشد، اما با توجه به جدول نیاز به تامین هوای تازه ندارند، می‌توانند هوای مورد نیاز را از هوای تهویه شده فضای مجاورشان دریافت کنند. این فضا باید به دور از آلاینده‌های حاصل از کارکرد قطار باشد و برای ورود به اتاق باید فیلتر شود.

۱-۳- تجهیزات تهویه مطبوع و مصالح

- مشخصات فنی تجهیزات و مصالح باید با توجه به ضوابط و مشخصات فنی تعیین شود.
- واحد هواساز، با یا بدون بخش سرمایش، باید شامل مشخصات زیر باشد:
 - دسترسی از هر دو طرف هواساز به فن و فیلتر
 - درنظر گرفتن فضای مناسب و کافی برای درهای دسترسی به هواساز و کویل‌های سرمایش یا گرمایش متحرک
 - فن‌های سانتریفیوژ انتخابی با حداکثر بازدهی با توجه به منحنی مشخصه فن

- بخش‌های فیلتر هوا، در واحد فیلتراسیون، شامل گیج (نشانگر) اختلاف فشار باشند به شکلی که از سطح زمین قابل خواندن باشد.
- استفاده از تجهیزات گازسوز در فضای ایستگاه قطار شهری مجاز نمی‌باشد.
- سیستم‌هایی با ظرفیت نامی سرمایی بیش از ۵ تن تبرید باید دو یا بیشتر مدار سرمایش - کمپرسور داشته باشند. بنابراین حداکثر ظرفیت برای هر مدار تبریدی باید ۵ تن تبرید نامی (معادل 18 KW) در نظر گرفته شود.
- تا حد امکان، تجهیزات سرمایش تبریدی باید شامل قسمت اکونومایزر باشند تا در زمانی که شرایط محیطی مطلوب است تا ۱۰۰٪ سرمایش طبیعی ایجاد کنند.
- بخش کندانسور تجهیزات تبریدی باید در مکان‌های زیر نصب شوند:
 - فضای بیرونی محافظت شده از ذرات حاصل از ترمز یا سایر آلاینده‌ها
 - در صورت نصب شدن بر روی سقف، به فاصله ۱ متر اطراف کندانسور مصالح سقف باید به شکلی انتخاب شود که با روغن‌کاری کندانسورها تخریب نشود.
 - تامین یک شیر برداشت و شلنگ در فاصله ۳۰ متری کندانسورها برای شستشوی کوئل در نظر گرفته شود.
- گرمای حاصل از کارکرد کندانسورها باید به هوای بیرون منتقل شود و نباید به فضاهای عمومی دخیل نظیر سکوها یا تراز فروش بلیت یا سایر فضاهای بسته داخل ایستگاه منتقل شود.
- کندانسورها نباید در تونل‌ها، شفت‌ها یا هر فضای دیگری که در معرض ذرات و گرد و غبار حاصل از ترمز کردن قطارهاست تعبیه شود.
- هوای مورد نیاز برای کندانسورهای کانالی نباید از مکان‌هایی که در آن آلاینده‌ها یا ذرات ناشی از ترمز کردن قطار وجود دارد، تامین گردد.
- در فضاهایی که سرمایش برای عملکرد درست تجهیزات حیاتی، مورد نیاز است باید حتما سیستم‌های سرمایش با قابلیت افزونگی در نظر گرفته شود تا در زمان از کار افتادن سیستم اصلی سرمایش، عملکرد تجهیزات مختل نشود.

۱-۳-۱- مشخصات فنی تجهیزات اصلی سیستم‌های تهویه

- کلیه تجهیزات سیستم‌های تهویه باید برای کار پیوسته به مدت ۲۰ ساعت در روز طراحی شوند.
- طراحی تجهیزات باید در تطابق کامل با استانداردهای ایمنی و مقررات مربوطه برای جلوگیری از شروع حریق در ساختمان داخلی تجهیزات، صورت پذیرد.
- تجهیزات مزبور باید با مقاومت بالا نسبت به خوردگی و رطوبت انتخاب شده و در شرایط محیطی زیر، به‌طور کامل قابل بهره‌برداری باشند:
 - تغییرات دما از ۱۰- درجه سانتی‌گراد تا ۶۰ درجه سانتی‌گراد

- تغییرات رطوبت نسبی از ۱۰ درصد تا ۹۰ درصد
- وجود ذرات معلق در هوا و کیفیت هوای نامناسب

۱-۱-۳-۱ فن‌های سانتریفوژ

فن‌های سانتریفوژ باید با مشخصات زیر انتخاب شوند:

- فن‌های سانتریفوژ با توان بیش از ۱۵ کیلو وات باید از نوع پره‌های رو به عقب (Backward) انتخاب شوند.
- فن‌های سانتریفوژ با پره‌های رو به جلو با حداکثر دور ۱۲۰۰ دور در دقیقه و فن‌های سانتریفوژ با پره‌های رو به عقب با حداکثر دور ۲۰۰۰ دور در دقیقه باید انتخاب شوند.
- الکتروموتور فن‌ها باید متناسب با ظرفیت فن‌ها انتخاب شوند و پیشنهاد می‌گردد که این تجهیزات دارای IP 54 و کلاس عایق H باشند و بایستی بر حسب موقعیت نصب تدقیق گردند.

۱-۲-۳-۱-۲ دمپر

دمپرهای گوناگونی در سیستم تهویه برای کنترل جریان هوا وجود دارند که مشخصات کلی آنها به شرح زیر است. قابل ذکر است که وضعیت باز یا بسته بودن کلیه دمپرهای موتور باید در اتاق رئیس ایستگاه قابل مشاهده باشد.

• دمپرهای حریق

- دمپرهای حریق باید به مدت ۲ ساعت توانایی جلوگیری از اشاعه حریق در دمای ۲۵۰ درجه سانتیگراد را داشته باشند.
- دمپرهای حریق باید با سوئیچ الکتریکی و دریچه بازدید و تعویض فیوز مجهز شوند.
- دمپرهای حریق باید توانایی Restart شدن توسط یک موتور الکتریکی با ولتاژ کم را داشته باشند.
- دمپرهای حریق باید از راه دور قابل کنترل باشند.
- پیش‌بینی یک فیوز حرارتی بر روی دمپر حریق برای بستن دمپر در شرایطی که جریان برق ناکافی است الزامی است.

• دمپر موتوری

- در صورت قطع برق، دمپرهای باید در وضعیت اولیه خود (شرایط طبیعی) تنظیم شوند.
- موتور این دمپرهای باید در قسمت خارجی قاب نصب شود.
- سطح مؤثر دمپرهای موتوری نباید از ۸۰ درصد قاب مربوطه کمتر باشد.
- دمپرهای موتوری از نوع مدولار یا یکپارچه، بسته به اندازه مورد نیاز، قابل انتخاب می‌باشند.
- مشخصات فنی دمپرهای موتوری به کار رفته در سیستم تهویه اضطراری باید به گونه‌ای باشد که امکان دریافت فرمان از سیستم BAS ایستگاه را داشته باشند.

- دمپر و کلیه متعلقات مربوط به آن در شرایط کاملاً باز قادر به تحمل نوسانات فشار تا ۱/۵ کیلو پاسکال باشند.

۳-۱-۳-۱- لوور و شبکه

- استفاده از شبکه محافظ در شفت تهویه به منظور جلوگیری از ورود آشغال و مواد زائد به چیدمان فن‌ها ضروری است.
- لوور ورودی هوا در شفت تهویه باید از نوع جاذب صدا و بر مبنای محاسبات سطح نویز انتخاب گردد.

۳-۱-۴- ضرایب اطمینان و حدود مجاز

- ضریب اطمینان مهندسی در محاسبات مربوط به بارهای گرمایی و سرمایی اتاق‌ها و انتخاب تجهیزات وابسته معادل ۱۰٪ لحاظ می‌گردد.
- در محاسبات سائز و انتخاب تجهیزات فن‌ها، پیشنهاد می‌گردد دبی فن ۲۵ درصد بیشتر لحاظ شده و با این دبی جدید محاسبات افت فشار انجام پذیرد، بدلیل اینکه در برخی موارد سائزینگ کانال‌ها با معیار سرعت حداکثر انجام می‌پذیرد، اضافه دبی مورد نظر در سائزینگ کانال‌ها اعمال گردد.
- علاوه بر ضریب اطمینان، باید محدوده‌های مجاز منطقی برای پیشرفت‌های آتی پروژه (به طور مثال در صورت تقاطعی بودن ایستگاه) تغییر تجهیزات و حرارت‌های تولیدی تجهیزات و... در نظر گرفته شود. این نیازها ممکن است در پنج سال نخست بهره‌برداری شناخته و یا پیش‌بینی شوند.

۴-۱- فیلتراسیون

- یکی از مهم‌ترین فعالیت‌های تعمیراتی در زمان بهره‌برداری که باید با طراحی خوب و دقیق تسهیل گردد، تعویض فیلترهای هواست.
- فیلترهای هوا باید با توجه به طبقه‌بندی MERV براساس استاندارد:
ASHRAE 52.2: Method of Testing General Ventilation Air- Cleaning Devices for Removal Efficiency by Particle Size
انتخاب شوند.
- فیلترهای هوا به منظور فیلتراسیون عمومی در شرایط عادی (بازده ۳۰٪) باید از درجه 8 MERV و حداقل ضخامت ۵۰ میلیمتر باشد.
- فیلتر کردن هوای برای فیلتراسیون بحرانی (بازدهی ۸۵٪)، مکان‌هایی که نفوذ هوای آلوده بر عملکرد تجهیزات حساس تاثیر می‌گذارد، باید از 12 MERV و حداقل ضخامت نامی ۱۰۰ میلیمتر انتخاب شوند.

- دستگاه هواساز باید به شکلی طراحی شود که با درنظر گرفتن مقاومت نهایی فیلترها ظرفیتش کمتر از ۹۰٪ ظرفیت نامی آن نشود.
- نرخ بار فیلترها و سطح مقطع آنها به گونه‌ای انتخاب شود که در شرایط عملکرد عادی فیلترها پس از ۶ ماه به حداکثر ۷۵٪ بار مورد نظر برسند.
- سرعت هوا بر روی فیلتر نباید بیش از $2/5 \text{ m/s}$ (معادل 500 FPM) باشد. جریان هوای باید به شکلی باشد که تا حد امکان از تمام سطح فیلتر عبور نماید.
- قاب فیلترها باید با سایر استاندارد فیلتر هماهنگ باشد، با درنظر گرفتن ضرایب مجاز کافی برای اختلاف سایز بین فیلترهای کارخانجات متفاوت.
- فیلترهای انتخاب شده برای جلوگیری از نفوذ آلاینده‌ها به هوای بیرون از ایستگاه باید به شکلی انتخاب شوند که مقادیر مجاز و مورد تایید از نفوذ آلاینده‌ها به محیط اطراف ایستگاه را تامین نمایند. در زمان تعویض فیلترها، باید سایز و مشخصات فنی فیلتر جدید با مورد قبلی یکی باشد و یا در صورت تغییر مورد تایید مراجع مرتبط باشد.
- جدولی از زمان تعویض فیلترها با توجه به مشخصات فنی فیلترها تهیه شود.
- فیلترها و تجهیزات مجهز به فیلتر باید در اتاق‌هایی واقع شوند که کارکنان مسئول به راحتی به آنها دسترسی داشته باشند.
- تا حد امکان، دسترسی و تعویض فیلترها نباید نیاز به ابزار یا استفاده از نردبان متحرک یا ثابت داشته باشد. یادداشت: به منظور ایمنی، تعمیرکار مجاز به حمل فیلتر به بالای نردبان نمی‌باشد. تا حد امکان از ابزار دیگر به منظور جابجایی فیلترها استفاده شود.

۵-۱- کانال کشی

- انتخاب مصالح کانال کشی، ساخت و اجرا، اتصالات و سایر اجزا کانال باید در مطابقت با آخرین جزئیات SMACNA انجام شود.
- داکت با هوای سرعت پایین تنها برای فضاهای اداری درنظر گرفته شود.
- در شرایطی که بیشتر از یک فن تخلیه به یک پلنوم مشترک تخلیه شده و از آن طریق به بیرون از ایستگاه منتقل می‌شود، دمپرهای بک درفت (یک طرفه) باید در مسیر داکت خروجی فن‌های تخلیه درنظر گرفته شود.
- جایی که استفاده از دمپرهای حجمی با پره‌های ترکیبی به دلیل فضای ناکافی غیرممکن است، خروجی‌های هوا که در انشعابات اتصال به داکت قرار می‌گیرند باید مجهز به رجیستر و دیفیوزرهای مناسب باشند.
- شعاع خط مرکزی زانویی‌های کانال‌ها باید حداقل $1\frac{1}{2}$ برابر عرض کانال باشد. در صورتی که منحنی شعاع کامل برای زانویی ممکن نباشد باید در زانویی از پره‌های برگشتی (Turning Vane) استفاده شود.

- در طول کانال کشی دسترسی‌های مناسب برای تعمیر و تعویض دمپرها، دمپره‌های حریق و فیلترها باید در نظر گرفته شود.
- اتصالات کانال‌های انعطاف‌پذیر باید در محل اتصال فن به کانال در نظر گرفته شود. طول این اتصال باید به شکل عمودی و افقی مناسب انتخاب شود و هنگام کارکرد سیستم باید حداقل ۷۵ mm باشد.
- در ایستگاه‌های زیرزمینی، کانال کشی هوای تخلیه فضاهایی نظیر اتاق باتری ممکن است از طریق شفت تهویه مشترک با سایر فضاها به سطح خیابان منتقل شود. همچنین در بعضی ایستگاه‌ها کانال کشی هوای ورودی به ایستگاه ممکن است با شفت هوای خروجی مشترک در نظر گرفته شود. تحت هیچ شرایطی شفت ورودی و خروجی هوا نباید به صورت مشترک اجرا شوند.
- عایق حرارتی برای موارد زیر در نظر گرفته می‌شود:
 - کانال هوای خارجی؛ از بازشوی هوای بیرون تا واحد تهویه مطبوع ایستگاه (کانال‌های خارجی که در معرض هوای بیرون قرار دارند)
 - کانال تامین هوا از واحد تهویه مطبوع
 - سایر مواردی که براساس شرایط خاص پروژه نیاز به عایق‌بندی برای جلوگیری از اتلاف انرژی ضروریست.
- برای نصب و نگهداری کانال‌ها از براکت، آویز و تکیه‌گاه‌های مناسب استفاده شود.

۶-۱- شفت‌های تهویه و تجهیزات

- یادداشت: این بخش باید در هماهنگی با ضوابط تهویه حریق بازنگری شود.
- بازشوهای شفت‌های تهویه بر روی سطح باید با فاصله افقی حداقل ۱۲ متر از ورودی و خروجی نزدیکترین ایستگاه، بازشوهای ورود هوای محافظت نشده یا سایر بازشوها واقع شوند.
 - در صورتی که فاصله افقی بر روی سطح زمین امکان‌پذیر نباشد، حداقل فاصله می‌تواند ۴/۵ متر در نظر گرفته شود، در صورتیکه نزدیکترین شفت خروجی حداقل ۲/۵ متر بالاتر از ورودی یا خروجی ایستگاه، دهانه هوای ورودی محافظت نشده یا سایر بازشوها در نظر گرفته شود.
 - حداقل فاصله در سطح زمین بین لبه‌های بازشوهای دریافت کننده هوا که با دمپره‌های دود حفاظت می‌شوند و شفت‌های تهویه براساس رابطه زیر محاسبه می‌شود:

$$d = 0.25 \times (L_1 + L_2)$$

d = حداقل فاصله بین لبه‌های بازشوهای مجاور

L1 و L2 = طول وجوه مقابل به هم در بازشوها به متر

- بازشوهای شفت‌های تهویه در روی سطح باید به شکلی قرار بگیرند که تا حد امکان مسیری مستقیم بین فضای ایستگاه و هوای بیرون ایجاد کنند تا جریان هوا از بخش زیرزمینی تا روی زمین به سهولت انجام پذیرد.

- بازشوهای شفت‌های تهویه در روی زمین باید تا حد امکان در مکان‌هایی به دور از دود و آلودگی‌های حاصل از ترافیک شهری یا سایر منابع آلاینده تعبیه شوند.
- شفت‌های تهویه باید با توجه به شرایط پروژه در مکان‌های زیر در نظر گرفته شود:
 - فضای باز روی سطح زمین
 - سطح مرتفع جداکننده دو سمت بزرگراه
 - پیاده‌روها
- سطح بازشوی شفت‌ها باید بالاتر از تراز آبگرفتگی در نظر گرفته شود و از هرگونه شرایطی که منجر به ورود آب به شفت‌ها شود، مثلاً در اثر اختلال و گرفتگی سیستم جمع‌آوری فاضلاب یا آب باران در نزدیکی شفت، جلوگیری به عمل آید.
- لوورها و یا صفحه‌های مشبک روی دیواره شفت‌ها باید حداقل 300 mm بالاتر از سطح مجاور باشد (این تعداد در مکان‌هایی که امکان آب گرفتگی یا بارش برف در تراز بالاتر از 300 میلیمتر وجود داشته باشد باید بیشتر شود).
- جاهایی که صفحه‌های مشبک و لوورهای بازشوها در دسترس عمومی قرار دارد باید شرایط مناسب جهت محافظت از آنها در برابر مزاحمت و خرابکاری فراهم گردد.

۱-۷- سرعت هوا در شفت‌های تهویه

- حداکثر سرعت هوا بر روی صفحه‌های مشبک و لوورهای شفت باید با محاسبه سطح مقطع آزاد صفحه و لوور، شامل تمام نگهدارنده‌ها احتساب شود.
- کلیه شفت‌های تهویه باید با توجه به ضوابط زیر طراحی، اندازه‌گذاری و جانمایی گردد:
 - در شرایط بهره‌برداری عادی در سطح پیاده‌رو حداکثر سرعت هوای خروجی نباید بیشتر از $2/5$ متر بر ثانیه باشد.
 - چنانچه شفت در فضای پیاده‌رو نباشد در شرایط بهره‌برداری عادی حداکثر سرعت هوای خروجی نباید بیش از 5 متر بر ثانیه باشد (ضوابط کنترل سطح صدا در این سرعت باید چک شود).
 - در شرایط اضطراری سرعت هوای تخلیه نباید از 11 m/s بیشتر شود اما به منظور اطمینان از خروج دود تا حد امکان این سرعت باید نزدیک به 11 m/s باشد.
 - حداکثر سرعت مجاز در مقاطع مختلف در شرایط عادی در جدول شماره (۱-۱) ارائه شده است.

جدول ۱-۱: حداکثر سرعت مجاز هوا در شرایط عادی

مقطع	سرعت (m/s)
حداکثر سرعت هوا در سطح سکو	۳
حداکثر سرعت هوا در داکت‌های اصلی ورود هوا	۵-۶
حداکثر سرعت هوا در داکت‌های اصلی خروج هوا	۴-۵
حداکثر سرعت هوا در لوور در کیوسک‌ها	۵ تا ۲/۵
حداکثر سرعت هوا در دمپرهای موتوردار	۸
محدوده مجاز سرعت جریان هوا در دریچه‌های رفت	۳-۴
محدوده مجاز سرعت جریان هوا در دریچه‌های برگشت	۲-۳
درخروجی از لوورهای کیوسک تهویه (با ارتفاع بیشتر از ۳ متر)	۵
درخروجی از لوورهای کیوسک تهویه (با ارتفاع کمتر از ۳ متر)	۲/۵

۸-۱- کنترل سطح صدا و ارتعاش

- سیستم تهویه مطبوع فضاهایی که نیروی انسانی در آنها حضور دارد باید مطابق با هندبوک: ASHRAE (HVAC Applications- Sound and Vibration Control) طراحی شوند.
- در مشخصات فنی کلیه تجهیزات باید ضوابط بازدهی کنترل سطح صدای مورد نظر برای دستیابی به سطح مطلوب و آسایش برای فضاهای داخل و سطح صدای مورد قبول با توجه به محدودیت‌های محیط بیرون ارائه شود.
- تا حد امکان تجهیزات به شکلی انتخاب شوند که برای کنترل سطح صدا نیازی به صداگیر و عایق صوتی کانال‌ها نباشد.
- در صورتی که حذف صداگیر اجتناب‌ناپذیر است، بازدهی صداگیرها باید در هماهنگی با بازدهی تجهیزات انتخاب شود به شکلی که صدای تولید شده در سطح مورد نظر باقی بماند.

۸-۱-۱- سطح صدا

با توجه به کارکرد تجهیزات در فضاهای عمومی و غیرعمومی حداکثر مجاز سطح صدا در جدول شماره (۱-۲) ارائه شده است.

جدول ۱-۲: حداکثر سطح مجاز صدا در شرایط عادی

مقطع	سطح صدا (dB)
حداکثر سطح صدای سکو	۶۰
حداکثر سطح صدای در اتاق‌های اداری	۵۵
حداکثر سطح صدا در فاصله یک متری از کیوسک‌ها (از ساعت ۰۷:۰۰ الی ۲۲:۰۰)	۶۵
حداکثر سطح صدا در فاصله یک متری از کیوسک‌ها (از ساعت ۲۲:۰۰ الی ۰۷:۰۰)	۵۵

۱-۸-۲- ارتعاش

در این بخش راهنمای لازم برای طراحان جهت طراحی برای انتخاب نوع مناسب و چیدمان لرزه‌گیرها در نصب تجهیزات مورد نیاز در ایستگاه‌های قطار شهری گردآوری شده است.

- طراحی کنترل ارتعاش باید به گونه‌ای باشد که ایمنی نصب در آن در اولویت قرار گیرد.
- تجهیزات کنترل ارتعاش باید با توجه به نیازهای بهره‌برداری و عملکرد تجهیز انتخاب شوند و امکان سرویس‌دهی مطمئن و حفظ یکپارچگی طراحی در آنها لحاظ گردد.
- طراحی، تامین و نصب لرزه‌گیرها باید مطابق با کدها و استانداردهای بین‌المللی، ملی و محلی باشد.
- معیارهای اصلی قابل مراجعه در هندبوک ASHRAE، تجهیزات تهویه مطبوع، فصل ۴۷، کنترل سطح صدا و ارتعاش، در طراحی و انتخاب و نصب مبنا قرار گیرد.
- تا حد امکان، بازدهی تجهیزات تحت سناریوهای زیر بررسی و مورد تایید باشد.
 - شرایط عملکرد عادی
 - شرایط کارکرد بحرانی و اقتضائات کارکرد در این شرایط
 - شرایط اضطراری مانند اعلام حریق و تهویه اضطراری
- اعتبارسنجی سیستم گزینش و نصب شده باید شامل موارد زیر باشد:
 - اندازه‌گیری ارتعاش در نقاط بحرانی کارکرد تجهیز برای حصول اطمینان از ایجاد تعادل لازم در تجهیز
 - برای تجهیزات حساس که با سیستم مونیتورینگ ارتعاش کنترل می‌شوند، گزارشی از تمامی نقاط تحت نظر (بلبرینگ‌ها، شفت‌ها و...) در تمام شرایط کارکرد تهیه شود تا مبنایی باشد برای مقایسه اندازه‌گیری‌های بعدی.
 - اندازه‌گیری ارتعاش تجهیزات در ساختمان‌هایی که در موقعیت‌های حساس قرار گرفته‌اند به منظور اطمینان از قابل قبول بودن بازدهی سیستم کنترل ارتعاش.
 - اندازه‌گیری ارتعاش برای ساختمان‌ها با موقعیتی که ارتعاش تجهیزات براساس شواهد امکان خطرساز شدن دارند (برای مثال با در نظر گرفتن اثرات غیرمنتظره بر ارتعاش طبیعی خود ساختمان).

۹-۱- الزامات تعمیر و نگهداری

- تجهیزات و وسایل مرتبط با آنها باید بدون جابجایی لرزه‌گیرها قابل دسترسی و تعمیر باشند.
- فضای کافی مورد نیاز در اطراف ماشین‌هایی که قطعات متحرک آنها نیاز به تعویض دارند، بدون نیاز به از کار افتادن یا باز کردن تجهیزات مجاور آنها نظیر سیستم کنترل ارتعاش.
- اتصالات لوله انعطاف‌پذیر باید برای تعویض و بازبینی دوره‌ای در دسترس باشند. شیرهای لازم برای ایزوله کردن سریع خطوط لوله‌کشی بدون تاثیر و اختلال بر سایر بخش‌ها باید پیش‌بینی گردد.
- اتصالات کانال‌های انعطاف‌پذیر برای بازبینی و تعویض باید قابل دسترس باشند. داکت‌هایی با اتصالات فلنجی در این مورد ترجیح داده می‌شوند.

۱۰-۱- الزامات ویژه فضاها به تفکیک

این الزامات متممی‌ست بر ضوابط مطرح شده در این بخش به تفکیک فضاها و اقتضائات خاص هر کدام که بایستی حسب اقتضای شرایط هر پروژه مورد ارزیابی و تدقیق قرار گیرد.

۱-۱۰-۱- سرویس‌های بهداشتی مخصوص کارکنان

- هوای این قسمت‌ها باید حداقل به میزان ۱۲ تعویض هوا در ساعت توسط سیستم تخلیه مستقل که فن آن یک فن رزرو نیز دارد به فضای بیرون از ایستگاه تخلیه شود. هوای مورد نیاز این فضا از فضای مجاور سرویس‌های بهداشتی به میزان ۷۵ درصد هوای تخلیه از طریق گریل‌های انتقال به فضا وارد می‌شود به شکلی که فشار هوای سرویس‌ها همواره منفی بماند.
- در صورت نیاز به گرمایش استفاده از هیترهای برقی، هیترهای فن‌دار و سایر ملحقات وابسته به آنها بر روی دیوار یا نزدیکی کف مجاز نمی‌باشد.
- به دلیل مشکلات و خطرات مربوط به تعمیرات، نصب تجهیزات تهویه و گرمایش بر روی سقف توصیه نمی‌شود.
- در صورت نیاز به استفاده از سیستم گرمایش در سرویس‌های بهداشتی استفاده از یک سیستم گرمایش با فن بیرون از فضا شامل بخش‌های زیر می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد:

- فن تامین هوا
- بخش گرمایش الکتریکی (کویل گرمایی)
- بخش فیلتراسیون هوای بازگشت
- هوای گرم شده در نزدیکی سطح کف به فضا وارد شده و در نزدیکی سقف خارج شود
- گریل‌های ورود هوای تازه باید مقاوم در برابر خوردگی باشند

- کلیه فن‌ها و فیلترها باید در اتاق سرویس قرار بگیرند و به منظور تسهیل در تعمیر و تعویض در فاصله ۱/۵ متر از کف نصب شوند.

۱-۱۰-۲- اتاق فروش بلیت و نظارت بر گیت

- با توجه به اینکه اتاق فروش بلیت توسط پنجره‌هایی با فضای عمومی ارتباط دارد و در زمستان در معرض هوای سرد قرار دارد که می‌تواند آسایش و شرایط دمایی را برای کارکنان اتاق تحت تاثیر قرار دهد از سیستم‌های سرمایش و گرمایش مجتمع با کویل DX می‌توان برای گرمایش مناسب استفاده کرد، همچنین در صورت نیاز، امکان انتخاب سیستم‌های دیگر متناسب با شرایط ایستگاه و در تطابق با استانداردهای طراحی تأسیسات ایستگاه و انجام مقایسه فنی، اقتصادی میسر می‌باشد.

۱-۱۰-۳- اتاق باتری

- اتاق‌های باتری و همچنین اتاق شارژ باتری‌های دستگاه‌های شستشوی کف ایستگاه (در صورت وجود)، در زمان شارژ شامل اسیدهایی هستند که ممکن است گاز هیدروژن آزاد کنند. بنابراین برای تهویه این فضاها باید علاوه بر موارد عمومی ذکر شده، ضابطه‌های موجود در این بند نیز مراعات گردد.
- اتاق‌هایی که در آنها گاز هیدروژن آزاد می‌شود باید با تهویه مناسب و کافی، سطح هیدروژن در اتاق تا ۲٪ پایین‌تر از پایین‌ترین حد انفجار (Lower Explosive Limit (LEL)) برای بدترین شرایط ممکن زمان شارژ، که بیشترین میزان تولید هیدروژن در آن زمان اتفاق می‌افتد، نگاه داشته شود.
- بدترین شرایط نرخ تولید هیدروژن براساس استاندارد IEEE 484، ۱۲۷/۰ میلی لیتر بر ثانیه بر واحد آمپر هر سلول باتری و حداکثر شرایط شارژ در نظر گرفته می‌شود.
- علاوه بر موارد بالا، یک نرخ حداقلی تعویض هوا 6 ACH برای کنترل میزان گاز هیدروژن در فضا، معمولاً در تراز سقف در نظر گرفته شود که بایستی بسته به نوع باتری‌های به کار رفته در پروژه تدقیق گردد.
- کانال‌های هوای تخلیه از اتاق‌های باتری نباید به داکت‌های خروجی دیگر فضاها متصل شود.
- فن تخلیه از اتاق باتری باید دوقلو باشد. در صورت از کار افتادن یکی از فن‌ها هشدار محلی برای قطع شدن جریان در مسیر تخلیه مورد نیاز می‌باشد تا فن جایگزین شروع به کار کند.
- مدار برقی تامین برق تجهیزات شارژ باتری باید از طریق یک سوئیچ جریان و کانتکتور با سیستم تهویه در ارتباط باشد. قطع شدن تهویه باید به صورت محلی و از راه دور قابل تشخیص باشد.
- فن‌های تخلیه باید از نوع تسمه‌ای یا مستقیم و از نوع ضدانفجار پره‌ای باشد.
- موتورها باید خارج از اتاق باشند مگر اینکه از نوعی باشند که با توجه به شرایط اتاق قابل تایید باشند.
- کلیه قطعات فلزی سیستم تهویه باید در مقابل الکتریسیته ساکن محافظت شده و به زمین متصل باشند.

- کانال‌ها باید در تراز سقف (پشت سقف کاذب در صورت وجود) و گریل‌های خروجی متناسب با محل جانمایی باتری‌ها قرار داده شوند.
- سطح سقف باید کاملاً صاف باشد تا گاز در نقاط کور جمع نشود. تمام بخش‌های اتاق باید حتماً تهویه شوند.
- کانال‌ها نباید بازشو داشته باشند مگر اینکه برای عملکرد درست و تعمیر سیستم‌ها مورد نیاز باشد.
- عبور کانال‌های تخلیه اتاق باتری از دیوارهای حریق تا حد امکان به حداقل رسیده و در صورت عبور نیاز به دمپر حریق و پنل دسترسی در نظر گرفته شود.

۱۰-۴- فضاهای تجاری و استیجاری

- گرمایش، تهویه و تهویه مطبوع فضاهای استیجاری و تجاری باید در مطابقت با الزامات ویژه هر یک از کاربری‌ها، با در نظر گرفتن ظرفیت (توانایی) زیرساخت‌های ایستگاه، طراحی شود.
- در صورتیکه در مرحله طراحی ایستگاه نوع کاربری و الزامات مرتبط با فضاهای استیجاری مشخص نباشد، سطح سرویس‌دهی حداقلی باید به صورت تقریبی برای نیازهای آتی پروژه در نظر گرفته شود.
- مکان حدودی این فضاها باید مشخص شود تا طراحی براساس پیش‌بینی‌های لازم انجام شود.
- تا حد امکان، فضاهای تجاری و استیجاری باید در کنار یکدیگر و نزدیک ورودی در نظر گرفته شوند تا تامین هوای تازه، هوای جبرانی و هوای تخلیه و تهویه مطبوع با سهولت بیشتری انجام شود.
- گرمای تولید شده در این فضاها در صورت وجود باید به بیرون تخلیه شوند، بنابراین گرما به فضاهای داخلی ایستگاه مثل تراز فروش بلیت یا سکو تخلیه نشود.
- تا حد امکان، شفت‌های تهویه‌ای که به فضای تجاری سرویس‌دهی می‌کنند باید جدا باشد.
- در فضاهای استیجاری و تجاری وجود آشپزخانه‌هایی که نیاز به خروجی هوای آغشته به روغن دارند، مجاز نمی‌باشد.
- غلاف‌گذاری در مسیرهای پیش‌بینی شده برای لوله‌های سیستم تبریدی به محل مناسبی در بیرون از ایستگاه صورت پذیرد.
- فضای محافظت شده‌ای بیرون از ایستگاه برای جانمایی یونیت خارجی سیستم سرمایش تبریدی یا پمپ حرارتی در نظر گرفته شود.

۱۰-۵- اتاق جمع‌آوری زباله

- طراحی اتاق و جانمایی تجهیزات باید به گونه‌ای باشد که تخلیه کیسه‌های زباله را تسهیل نماید. بازشوهای هوای جبرانی و هوای تخلیه باید به شکلی تعبیه شوند که روی هم انباشته شدن زباله‌ها آسیبی به آنها نرساند و اختلالی در تهویه اتاق رخ دهد.

- مصالح به کار رفته در اتاق به شکلی انتخاب شوند که در برابر فشار بالای آب شستشوی اتاق مقاوم باشند.
- این فضا نیاز به گرمایش زمستانی ندارد. لوله‌های آب و اسپرینکلر آتش‌نشانی در اتاق باید از یخ‌زدگی محافظت شوند.

۱-۱۰-۶- اتاق رئیس ایستگاه

- سرمایش و گرمایش این فضا می‌تواند به وسیله سیستم تهویه مطبوع مرکزی (VRF) تأمین می‌شود. بارهای برودتی محسوس این اتاق با توجه به گرمای ناشی از تجهیزات محاسبه می‌شود و با یک سیستم کانال‌کشی با دریچه تخلیه آن برای تخلیه گاز اطفاء حریق اتوماتیک گازی (در صورت وجود) و فن‌های کانالی تعبیه شده به بیرون ایستگاه رانده می‌شود، فضای رئیس ایستگاه نیاز به تأمین هوای تازه نیز دارد.

۱-۱۰-۷- اتاق‌های اداری

- سرمایش و گرمایش این فضاها می‌تواند به وسیله سیستم تهویه مطبوع مرکزی (VRF) تأمین می‌شود، این فضاها نیاز به تأمین هوای تازه جهت پرسنل مطابق بندهای ۱-۲-۳ و ۱-۲-۴ دارد.

۱-۱۰-۸- اتاق‌های سیگنالی‌نگ و مخابرات

- پیشنهاد می‌شود برای دفع بار حرارتی ناشی از تجهیزات و نگهداری دما در محدوده مجاز، تهویه مطبوع این اتاق‌ها سیستم تهویه مطبوع مرکزی (VRF) (فقط سرمایش) انجام گردد و با یک سیستم کانال‌کشی با دریچه تخلیه آن برای تخلیه گاز اطفاء حریق اتوماتیک گازی و فن‌های کانالی تعبیه شده به بیرون ایستگاه رانده شود.

۱-۱۰-۹- اتاق LPS

- این اتاق نیاز به گرمایش زمستانی ندارد. برای تهویه اتاق‌های LPS هوای سرد سکو به درون LPS دمیده شده (فن‌های می‌بایست دارای دمپر موتوری بوده تا در زمان اطفاء حریق گازی بسته شده و اتاق هوا بند شود) و با یک سیستم کانال‌کشی با دریچه تخلیه آن برای تخلیه گاز اطفاء حریق اتوماتیک گازی و فن‌های کانالی تعبیه شده به بیرون ایستگاه رانده می‌شود. میزان هوای تخلیه شده از این فضا بیشتر از میزان هوای ورودی به آن می‌باشد تا فشار فضا منفی گردد. در صورت محدودیت در کانال‌کشی این فضا به دلیل ارتفاع سقف کاذب و یا تداخلات با سیستم‌های دیگر می‌توان میزان گردش هوای اتاق را کاهش داده و زدودن بار حرارتی این فضا را با استفاده از سیستم تهویه مطبوع مرکزی VRF انجام داد.
- برای مواقع اضطراری از جمله بروز حریق در سکو یا عدم کفایت تهویه از طریق تعویض هوا، برای اتاق LPS، می‌تواند سیستم VRF نیز لحاظ خواهد گردد.

- برای باتری‌خانه LPS ها، فن ضد انفجار پیش‌بینی می‌شود. هوای ورودی از طریق گریدهای انتقال وارد اتاق می‌گردد. با توجه به نقطه عملکرد باتری‌ها متناسب با نوع باتری سیستم تهویه مطبوع و یا گردش هوا لحاظ گردد.

۱-۱۰-۱۰-۱ اتاق UPS

- هوای این قسمت باید به میزان ۱۰ تعویض هوا در ساعت از طریق شبکه کانال‌های تخلیه خارج شود. هوای مورد نیاز می‌تواند از طریق کریدور یا سالن کنار به میزان ۹ تعویض هوا در ساعت وارد اتاق گردد. انتقال هوا لازم است توسط گرید انتقال که دارای دمپر حریق است و روی دیوار حریق اتاق قرار گرفته صورت گیرد. این اتاق نیاز به گرمایش زمستانی ندارد و با یک سیستم کانال‌کشی با دریچه تخلیه آن برای تخلیه گاز اطفاء حریق اتوماتیک گازی و فن‌های کانالی تعبیه شده به بیرون ایستگاه رانده می‌شود.

۱-۱۰-۱۱-۱ غذاخوری کارکنان

- تهویه مطبوع این فضا می‌تواند توسط سیستم تهویه مطبوع مرکزی (VRF) انجام پذیرد. برای تجهیزاتی نظیر اجاق برقی و سماور باید از سیستم تخلیه هوای مجزا استفاده شود. اجاق باید دارای هود مجهز به فیلتر باشد و مقدار هوای تخلیه این وسایل باید به اندازه‌ای باشد که بتواند بو و بخارهای ناشی از گرم کردن غذاها را به‌طور کامل از محل خارج سازد، هوای تازه این فضاها از طریق گرید تعبیه شده بر روی درب اتاق‌ها و از فضای عمومی سالن فروش بلیط تامین خواهد شد.

۱-۱۰-۱۲-۱ پست تخلیه فاضلاب

- این فضا نیاز به سرمایش و گرمایش ندارد، با تعبیه فن کانالی ضد انفجار و لحاظ یک فن رزرو هوای این اتاق با کانال هوا به خارج ایستگاه تخلیه می‌شود. برای جبران هوای تخلیه شده، از سطح خیابان کانال‌کشی ورود هوا به ایستگاه‌های پمپاژ فاضلاب پیش‌بینی می‌گردد.

۱-۱۰-۱۳-۱ تهویه و تخلیه گاز اطفاء حریق اتوماتیک گازی (در صورت وجود)

- در اتاق‌های دارای اطفاء حریق اتوماتیک گازی، در صورت بروز حریق فن‌های مذکور خاموش و دمپرهای موتوری فضا بسته می‌شوند و پس از اطفاء کامل حریق، فن‌های تخلیه دود، گازهای اطفاء و دود ناشی از آن را از فضای داخل اتاق تخلیه خواهند نمود. سیستم مذکور توسط سنسورهای دود و حرارت و فرمان از BAS و سیستم اعلام حریق عمل خواهند کرد، سایر الزامات بایستی در تطابق با سایر استانداردهای موجود در این زمینه باشد.

۱-۱۰-۱۴- اتاق تهویه چهارم

چیدمان تجهیزات تهویه و هواساز در اتاق تهویه چهارم ایستگاه باید مطابق با شرایط آن ایستگاه انجام شود به گونه ای که فضای کافی جهت چیدمان تجهیزات تهویه از جمله فن‌های ورود و خروج هوا، دستگاه‌های VRF، کانال‌های ورود و خروج هوا و... موجود بوده و همچنین فضای لازم برای تعمیر و نگهداری نیز در نظر گرفته شود.

فصل ۲

تاسیسات آبرسانی

در ایستگاه‌های قطار شهری

۱-۲ لیست استانداردها

طراحی سیستم آبرسانی و دفع فاضلاب و همچنین انتخاب تجهیزات مرتبط با آن بایستی مطابق با آخرین ویرایش استانداردهای زیر صورت گیرد.

- NPC (National Plumbing Code)
- ASHRAE Handbook series, Fundamentals
- ISO (International Standard Organization)
- NFPA (National Fire Protection Association)
- ASTM (American Society for Testing and Material)
- AWWA (Plumbing standard American Water Works Association)
- BSI (British Standards Institution)
- مقررات ملی ساختمان (مبحث شانزدهم)
- نشریه ۱۲۸ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی

۲-۲ شبکه توزیع آب سرد مصرفی

این شبکه، آب مورد نیاز سرویس‌های بهداشتی، آبدارخانه، شیرهای شستشو و مصارف مربوط به تجهیزات را تأمین می‌کند. پس از مشخص شدن نوع و محل مصرف کننده‌ها در پلان‌های معماری، طراحی شبکه آبرسانی مطابق با استاندارد NPC و مبحث شانزدهم مقررات ملی ساختمان انجام می‌گیرد. در این جا به برخی از الزامات و ضوابط موجود در طراحی شبکه آبرسانی که در طراحی لحاظ می‌گردد، اشاره می‌شود:

- حداقل قطر لوله‌هایی که به لوازم بهداشتی آب می‌رسانند باید مطابق جدول (۱-۲) باشد.

جدول ۱-۲: حداقل قطر نامی لوله‌هایی که به لوازم بهداشتی آب می‌رسانند.

لوازم بهداشتی	حداقل قطر نامی (mm)	حداقل قطر نامی (in)
سینک با سینی	۱۵	۱/۲
آبخوری	۱۰	۳/۸
دستشویی	۱۰	۳/۸
دوش اضطراری (اتاق باتری)	۱۵	۱/۲
شیر برداشت آب	۱۵	۱/۲
توالت - با فلاش تانک	۱۵	۱/۲
توالت - با فلاش والو	۲۵	۱

- اندازه‌گذاری لوله‌ها باید طوری باشد که سرعت زیاد آب در لوله‌ها موجب ایجاد سر و صدا، خوردگی، کاهش عمر لوله و دیگر اجزای لوله‌کشی نشود (جدول (۲-۲)).

جدول ۲-۲: سرعت مناسب آب در لوله

سرعت جریان آب (fps)	در لوله‌های اصلی	در لوله‌های فرعی و انشعابات
حداقل	۴	۲
حداکثر	۱۰	۴
پیشنهادی	۶	۳

- شبکه لوله‌کشی توزیع آب مصرفی و لوله‌ها باید به گونه‌ای طراحی و اندازه‌گذاری شود که در زمان حداکثر مصرف، فشار و مقدار جریان آب در لوله‌هایی که به لوازم بهداشتی آب می‌رسانند از مقادیر جدول (۲-۳) کمتر نباشد.

جدول ۲-۳: حداقل مقدار جریان و فشار آب در پشت شیرهای لوازم بهداشتی

لوازم بهداشتی	مقدار جریان (gpm)	مقدار جریان (Lit/min)	فشار آب (psi)	فشار آب (متر ستون آب)
آبخوری	۰/۷۵	۳	۸	۵,۵
دستشویی	۲	۸	۸	۵,۵
دوش اضطراری (اتاق باتری)	۳	۱۱,۵	۸	۵,۵
شیرسرشنگی	۵	۱۹	۸	۵,۵
سینک شستشوی عمومی	۳	۱۱,۵	۸	۵,۵
توالت با فلاش تانک	۳	۱۱,۵	۸	۵,۵

- حداکثر فشار آب شبکه لوله‌کشی توزیع آب مصرفی در پشت شیرهای لوازم بهداشتی در وضعیت بدون جریان نباید از ۴ بار بیشتر باشد. در صورتی که فشار شبکه آب شهری به اندازه‌ای باشد که فشار شبکه توزیع آب بیش از ۴ بار باشد، باید با نصب شیر تنظیم فشار، آن را تا ۴ بار یا کمتر، کاهش داد.
- اگر فشار انشعاب شبکه شهری برای تأمین فشار و مقدار جریان نشان داده شده در جدول (۲-۳) کافی نباشد، باید با نصب سیستم‌های افزایش فشار (بوستر پمپ، تانک فشار یا هر سیستم مورد تأیید دیگر) فشار آب را تا حدی افزایش داد که فشار پشت شیرهای لوازم بهداشتی کمتر از ارقام جدول نباشد.
- نصب مستقیم پمپ روی لوله انشعاب آب شهر مجاز نیست.
- حداکثر مقدار جریان آب در لوازم بهداشتی در حالت حداکثر فشار، نباید از ارقام جدول (۲-۴) بیشتر باشد.
- در مسیرهایی که لوله‌ها در معرض یخ زدن باشند، باید با عایق گرمایی یا روش‌های مورد تأیید دیگر، حفاظت شوند.

جدول ۴-۲: حداکثر فشار و مقدار مصرف آب در لوازم بهداشتی

لوازم بهداشتی	مقدار جریان (gpm)	مقدار جریان (Lit/min)	فشار آب (psi)	فشار آب (psi)
دستشویی با شیر برقی خودکار	۰/۲۵ در هر ریزش	۱	۶۰	۴
دستشویی عمومی	۰/۵	۲	۶۰	۴
توالت عمومی	۲/۶۵ در هر ریزش	۱۰	۶۰	۴

- عبور لوله از دیوار، تیغه، سقف و کف باید از داخل غلافی که قطر داخلی آن دست کم ۲۰ میلیمتر از قطر خارجی لوله بزرگتر باشد صورت گیرد. فاصله بین لوله و غلاف با مواد مناسب پر می‌شود. در عبور لوله از دیوارها باید مقررات آتش‌سوزی مربوط به این دیوارها در مورد فضای دور لوله نیز رعایت شود و دور لوله با مواد مقاوم در برابر آتش، با مقاومتی برابر آنچه برای دیوار ساختمانی تعریف شده است، پر شود.
- محل اتصال لوله به لوله، لوله به فیتینگ، یا فیتینگ به فیتینگ مطلقاً نباید در اجزای ساختمان یا زیرکف دفن شود.
- با توجه به اهمیت جلوگیری از گسترش آتش، در انتخاب مصالح، دودزا و آتش‌زا بودن باید در نظر گرفته شود.
- شیرها باید براساس دما و فشار کاری انتخاب گردند، جنس شیرها باید با جدول (۲-۵) مطابقت داشته باشند.

جدول ۵-۲: جنس قطعات شیرها

نام قطعه	شیر قطع و وصل	شیر یک‌طرفه	شیر پروانه‌ای
بدنه	چدن نشکن / برنجی	چدن نشکن	چدن نشکن
محور شیر	فولاد ضدزنگ	فولاد ضدزنگ	فولاد ضدزنگ
مهره محور	آلومینیوم- برنز	-	آلومینیوم- برنز
نشیمنگاه	فولاد ضدزنگ	-	تفلون
دریچه	-	آلومینیوم- برنز	فولاد ضدزنگ
فنر	-	فولاد ضدزنگ	-

- مصالح لوله‌کشی توزیع آب سرد و آب گرم مصرفی نباید بیش از ۱,۵ درصد سرب داشته باشد.
- موادی که برای آب‌بندی در اتصال دنده‌ای، روی دنده‌ها اضافه می‌شود، نباید سرب داشته باشد.
- به منظور صرفه‌جویی در مصرف انرژی و جلوگیری از خوردگی و ایجاد رسوب در لوله‌ها، دمای آب گرم مصرفی نباید از ۶۵ درجه سانتیگراد تجاوز کند.
- در نقاط زیر باید شیرهایی که قطر داخلی آنها در حالت تمام باز برابر قطر داخلی لوله یا حداکثر یک اندازه از آن کوچکتر باشد نصب شود.
- در نقطه خروج لوله از کنتور آب و روی لوله ورودی به سازه باید یک شیر قطع و وصل، یک شیر یک طرفه و یک شیر تخلیه نصب شود.

- در زیر هر خط لوله قائم که دست کم به دو طبقه از پایین به بالا آب می‌رساند، باید یک شیر قطع و وصل و یک شیر تخلیه نصب شود.
 - در زیر هر خط لوله قائم که دست کم به دو طبقه از بالا به پایین آب می‌رساند، باید یک شیر قطع و وصل و در زیر آن یک شیر تخلیه نصب شود. این شیر از نوع قطع و وصل کشویی^۱ بوده و حداقل ۳/۴ اینچ می‌باشد.
 - در ورود لوله آب به یک گروه بهداشتی شامل تعدادی لوازم بهداشتی، باید شیر قطع و وصل نصب شود، مگر آنکه لوله ورود به هر یک از لوازم بهداشتی در آن گروه شیر قطع و وصل مستقل داشته باشد.
 - در ورود لوله تغذیه به هر مخزن ذخیره آب باید یک شیر قطع و وصل نصب شود.
 - در نقطه ورود آب به هر دستگاه آب گرمکن باید شیر قطع و وصل و شیر یک‌طرفه نصب شود.
 - شیرهای موتوری باید دارای منبع تغذیه الکتریسته $V 220 \pm 15\%$ و فرکانس 50 Hz باشند و فشار نامی شیر می‌بایست برای فشار کاری مناسب باشد، ورودی و خروجی شیرهای موتوری باید مطمئن و بدون صداهای ناهنجار باشند.
- از آنجا که ذرات معلق مانع از کار صحیح تجهیزات می‌شوند باید در بالادست تجهیزاتی مانند پمپ و شیرهای کنترلی صافی نصب شود.

۲-۳- شبکه توزیع آب گرم

- علاوه بر الزامات مربوط به طراحی شبکه‌های آبرسانی که در بخش قبل بیان شد، الزامات مربوط به لوله‌کشی آب گرم مطابق با موارد زیر است:
- جهت تأمین آب گرم مصرفی در ایستگاه‌های زیر زمینی از آبگرم‌کن برقی استفاده می‌شود.
 - توزیع آب گرم در ایستگاه‌های قطار شهری تنها در سرویس‌های بهداشتی، اتاق کمک‌های اولیه، آبدارخانه و حمام (در صورت تعبیه شدن) صورت می‌گیرد. در صورت وجود مرکز تجاری و رستوران در طرح، آب گرم مورد نیاز مربوط به این واحدها در صورت مستقل نبودن به مصارف آب گرم اضافه می‌شود.
 - حداکثر دمای کار شبکه لوله‌کشی آب گرم مصرفی ۶۵ درجه سانتیگراد و حداکثر دمای آب گرم مصرفی لوازم بهداشتی در نقطه خروج آب از شیر مطابق با ارقام زیر می‌باشد:

- دستشویی: ۴۳ درجه سانتیگراد
- سینک آشپزخانه: ۶۰ درجه سانتیگراد
- حمام: ۴۳ درجه سانتیگراد

^۱ Gate Valve

- حداقل فشار کار طراحی شبکه لوله‌کشی و شیرآلات ۱۰ بار به جهت جلوگیری از بروز نشتی یا ترکیدگی لوله بدلیل فرسودگی در طی دوره بهره برداری در نظر گرفته می‌شود.
- در صورتی که طول خط لوله آب گرم مصرفی از آب گرم‌کن تا دورترین مصرف کننده، بیش از ۳۰ متر باشد، باید با کمک لوله برگشت، یا تعبیه چندین آبگرم‌کن در نقاط مختلف و یا روش‌های دیگر دمای آب گرم مصرفی داخل لوله را در حدود ارقام مقرر نگه داشت.
- به منظور کاهش اتلاف انرژی، لوله‌های رفت و برگشت آب گرم با عایق مناسب پوشیده می‌شوند.
- در لوله‌کشی توزیع آب گرم مصرفی باید برای امکان انبساط و انقباض لوله‌ها پیش‌بینی‌های لازم صورت گیرد.
- جنس عایق و روکش آن در هر منطقه باید با آنچه در مقررات ملی ساختمان برای حفاظت از ساختمان در برابر آتش بیان شده، مطابقت داشته باشد.
- استفاده از مصالح و مواد سوختنی به عنوان عایق، روکش عایق و دیگر مواد کمکی از قبیل چسب، نوارچسب و غیره مجاز نیست.
- در جدول (۶-۲) حداقل ضخامت عایق براساس دامنه دمای کاری و قطر نامی لوله برحسب میلی‌متر نشان داده شده است.
- اگر قابلیت هدایت گرمایی عایق، 0.034 W/mK ، و دمای محیط ۲۴ درجه سانتیگراد (که شرایط اولیه برای تهیه جدول (۶-۲) می‌باشد)، تغییر یابد باید با روش‌های محاسباتی، ضخامت‌های مندرج در جدول مجدداً اصلاح گردند.
- عایق نباید دودزا و آتش‌زا باشد.

جدول ۶-۲: حداقل ضخامت عایق براساس دامنه دمای کاری و قطر نامی لوله

قطر نامی لوله‌ها (میلی‌متر)					حداکثر فشار کار (bar)	دامنه دمای کار (°C)	تاسیسات گرمایی با آب گرم (آب‌داغ)
۱۵۰ تا ۱۲۵	۶۵ تا ۱۰۰	۵۰ تا ۳۲	۵۰ تا ۲۵	۲۵ و کمتر			
ضخامت عایق (میلی‌متر)					۱۰	۶۵ تا	
۴۰	۴۰	۲۵	۲۵	۱۵		دمای پایین (۶۶ تا ۱۲۰)	
۴۰	۴۰	۴۰	۴۰	۲۵		دمای متوسط (۱۲۱ تا ۱۷۵)	
۶۵	۵۰	۴۰	۴۰	۲۵		دمای بالا (۱۷۶ تا ۲۳۰)	
۶۵	۵۰	۴۰	۴۰	۲۵	۲۱		

۴-۲- منبع ذخیره آب

با توجه به حجم بالای مصارف آب دستگاه‌های تأسیساتی و همچنین ذخیره آتش‌نشانی ایستگاه‌ها از یکسو و کاهش کیفیت آب ذخیره شده در طول زمان، بایستی مخزن ذخیره آب بهداشتی و شرب (در صورت تعبیه شدن)، از سایر مخازن ذخیره آب تفکیک گردد.

ذخیره‌سازی آب در صورت لزوم و با تأیید، به منظورهای زیر صورت می‌گیرد:

- جلوگیری از قطع آب در لوله‌کشی توزیع آب مصرفی ساختمان در مواقعی که آب ورودی از شبکه شهری به علت تعمیر یا علت‌های دیگر قطع شود.
- برای آنکه مقدار حداکثر مصرف آب در ساختمان به شبکه آب شهری منتقل نشود.
- کنترل فشار آب مورد نیاز لوله‌کشی توزیع آب مصرفی
- توزیع آب از بالا به پایین
- به منظور حفاظت از شبکه آب شهری

- مخزن ذخیره آب نباید در جایی ساخته شود که در معرض نفوذ سیل یا آب زیرزمینی باشد. این مخزن نباید در محلی قرار گیرد که لوله فاضلاب یا آب غیربهداشتی از روی آن عبور کند.
- اگر احتمال نفوذ آب زیرزمینی وجود داشته باشد، باید در اطراف مخزن به اندازه کافی فضای باز پیش‌بینی شود تا بتوان به طور ادواری مخزن را بازدید کرد و مطمئن شد که آب آلوده به داخل آن نفوذ نمی‌کند.
- اگر مخزن ذخیره آب در داخل ساختمان قرار گیرد، باید طوری نصب شود که داخل آن برای بازرسی و تعمیر قابل دسترسی باشد و مخزن در برابر سرما حفاظت شود. برای اتاقی که مخزن ذخیره آب در آن نصب می‌شود باید تعویض هوا و کف‌شوی پیش‌بینی شود.
- اگر مخزن ذخیره آب در فضای باز نصب شود باید برای جلوگیری از یخ‌زدن یا گرم شدن با عایق گرمایی پوشانده شود. عایق سقف این مخازن و دریچه آدمرو آن باید قابل برداشتن باشد تا بازرسی امکان‌پذیر باشد.
- دریچه آدمرو مخزن ذخیره آب باید در زمان بسته بودن کاملاً هوابند باشد. این دریچه باید دور از دسترس اشخاص غیرمسئول باشد و در برابر نفوذ مواد آلوده و حشرات و کرم‌ها کاملاً حفاظت شود.
- روی لوله ورود آب به مخزن باید یک شیر قطع و وصل و یک شیر کنترل، از نوع شناور و یا نوع دیگر، نصب شود تا از سرریز و اتلاف آب جلوگیری شود.
- لبه زیر دهانه لوله ورود آب به مخزن باید دست کم ۴۰ میلیمتر از روی دهانه لوله سرریز بالاتر باشد تا فاصله هوایی لازم تأمین شود.
- قطر لوله سرریز باید دست کم دو برابر قطر لوله ورود آب به مخزن ذخیره باشد. روی لوله سرریز نباید هیچ شیری نصب شود. لوله سرریز نباید از جنس قابل انعطاف باشد. انتهای لوله سرریز باید دست کم ۱۵۰ میلیمتر

- بالاتر یا دورتر از کفشوی یا هر نقطه تخلیه دیگر باشد. انتهای لوله سرریز نباید قابل اتصال به شلنگ باشد و باید توری مقاوم در برابر خوردگی داشته باشد. لوله سرریز باید در مسیری کشیده شود که احتمال یخ زدن نداشته باشد، یا آنکه با عایق گرمایی در برابر یخ زدن حفاظت شود. لبه زیر دهانه سرریز باید دست کم ۴۰ میلیمتر از حداکثر سطح آب بالاتر باشد.
- مخزن ذخیره آب باید لوله هواکش داشته باشد تا فشار داخل مخزن را اتمسفریک کند. قطر نامی لوله هواکش باید دست کم برابر قطر نامی لوله ورود آب به مخزن باشد و دهانه انتهای آن توری مقاوم در برابر خوردگی داشته باشد.
 - مخزن ذخیره آب باید در پایین‌ترین نقطه، لوله تخلیه آب داشته باشد که با باز کردن شیر آن بتوان تمام آب مخزن را تخلیه کرد. لوله تخلیه مخزن نباید از جنس قابل انعطاف باشد. انتهای لوله تخلیه باید دست کم ۱۵۰ میلیمتر بالاتر و دورتر از کفشوی یا هر نقطه تخلیه دیگر باشد. انتهای لوله تخلیه نباید قابل اتصال به شلنگ باشد و باید با توری مقاوم در برابر خوردگی محافظت شود. لوله تخلیه باید در مسیری کشیده شود که احتمال یخ زدن نداشته باشد. قطر نامی لوله تخلیه مخزن آب باید دست کم برابر ارقام جدول (۷-۲) باشد.
 - روی لوله ورودی آب به مخزن باید شیر قطع و وصل نصب شود. اگر حجم مخزن بیش از ۱۰۰۰ لیتر باشد، دهانه خروجی و دهانه ورودی آب باید در دو سمت مخزن و در مقابل هم قرار گیرند تا از راکد ماندن آب جلوگیری شود.
 - اگر گنجایش مخزن بیش از ۴۰۰۰ لیتر باشد باید به جای یک مخزن دست کم دو مخزن به طور موازی نصب شود تا هنگام تعمیر یا تمیز کردن یکی از مخازن، آب قطع نشود. در این حالت هر مخزن باید به طور جداگانه و مستقل به شیرهای ورودی و خروجی آب، شیر کنترل، شیر تخلیه، لوله سرریز و لوله هواکش مجهز باشد.
 - برای مخزن آب در نظر گرفتن پرکن سریع به صورت مجزا از سیستم فلوتر یا لول سوئیچ الزامیست.

جدول ۷-۲: قطر لوله تخلیه مخازن ذخیره آب

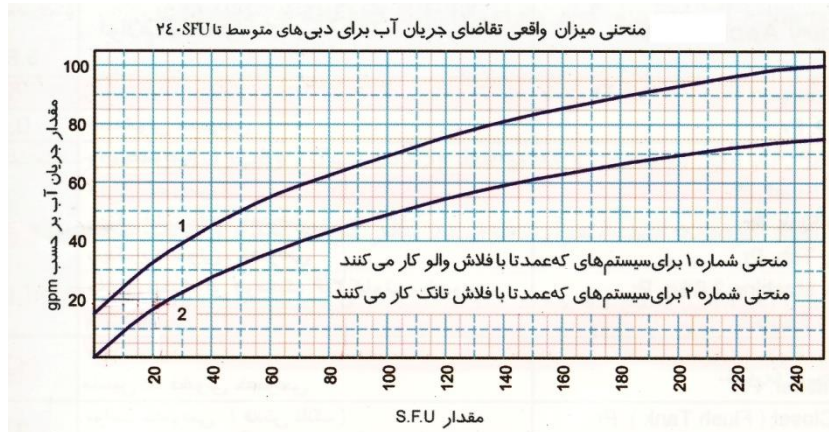
قطر نامی لوله تخلیه		گنجایش مخزن ذخیره آب (لیتر)
اینچ	میلی‌متر	
۱	۲۵	تا ۲۵۰۰
۱ ۱/۲	۴۰	۲۵۰۱ تا ۵۰۰۰
۲	۵۰	۵۰۰۱ تا ۱۰۰۰۰
۲ ۱/۲	۶۵	۱۰۰۰۱ تا ۲۰۰۰۰
۳	۸۰	۲۰۰۰۱ تا ۳۰۰۰۰
۴	۱۰۰	بیش از ۳۰۰۰۰

۵-۲- مبانی تعیین میزان مصرف آب

- با توجه به تعداد لوازم بهداشتی و میزان مصرف هر یک برحسب واحد مصرف (S.F.U)، میزان حداکثر مصرف آب همزمان لوازم بهداشتی بر حسب گالن بر دقیقه با استفاده از منحنی‌های تقاضا (شکل ۱-۲) محاسبه می‌شود. جدول (۸-۲) میزان مصرف بهداشتی و آشامیدنی در یک ایستگاه تیپ قطار شهری را ارائه می‌دهد.

جدول ۸-۲: میزان مصرف بهداشتی و آشامیدنی در یک ایستگاه تیپ

لوازم بهداشتی	بار مصرف واحد S.F.U.		
	سرد	گرم	کل
آبخوری	۰,۲۵	--	۰,۲۵
دستشویی خصوصی	۰,۵	۰,۵	۰,۷
دستشویی عمومی	۱,۵	۱,۵	۲
سینک آشپزخانه (خصوصی)	۲,۲۵	۲,۲۵	۳
توالت خصوصی (فلاش تانک)	۲,۲	--	۲,۲
توالت عمومی (فلاش تانک)	۵	--	۵
شیر برداشت آب جهت شستشو (مشابه تی شوی و شیر شیلنگی)	۱	--	۱
حمام (خصوصی)	۱	۱	۱,۴



شکل ۱-۲: نمودار میزان واقعی مصرف

۲-۵-۱- مصارف آب گرم بهداشتی

- به منظور تأمین آب گرم مصرفی از آب گرم کن برقی استفاده می‌شود. حجم مخزن آب گرم کن با توجه به تعداد، نوع لوازم بهداشتی، ضریب تقاضا و ضریب ذخیره^۱ مطابق جدول (۲-۹) محاسبه می‌گردد.

جدول ۲-۹: میزان مصرف آب گرم در یک ایستگاه تیپ

لوازم بهداشتی	حداکثر مصرف آب گرم (GPH)	حداکثر مصرف آب گرم (Lit/min)
دستشویی و توالت (خصوصی)	۵	۰,۳۲
سینک آبدارخانه (خصوصی)	۱۰	۰,۶۴
دستشویی و توالت (عمومی)	۸	۰,۵
سینک آشپزخانه	۲۰	۱,۲۶

۲-۵-۲- مصارف دستگاه‌های تأسیساتی

پس از مشخص شدن سیستم‌های تهویه مطبوع فضاهای عمومی ایستگاه‌ها و تونل‌های ارتباطی برحسب نوع پروژه مصارف این بخش در میزان آب مصرفی ایستگاه لحاظ می‌گردد. همچنین به دلیل قطع احتمالی آب شهری و درجه حساسیت سیستم‌های تهویه مطبوع این مصارف در حجم مخزن ذخیره نیز لحاظ می‌گردد.

۲-۵-۳- مصارف آب آتش‌نشانی

بسته به نوع و ظرفیت تجهیزات اطفای آبی ایستگاه، بایستی ذخیره آب آتش‌نشانی متناسب با ۳۰ دقیقه مصرف موجود باشد.

۲-۶- تأمین و توزیع آب مصرفی

- فشار مورد نیاز مصرف کننده‌های بهداشتی و تأسیساتی ایستگاه در نقطه مصرف مطابق جدول (۳-۲) برابر ۸ پوند بر اینچ مربع می‌باشد. آب مصرفی ایستگاه با اخذ انشعاب از شبکه آب شهری و تعبیه مخزن آب و ایستگاه پمپاژ (در صورت عدم کفایت فشار شبکه آب شهری) تأمین می‌شود. مخازن آب (به جز مصارف بهداشتی و شرب) به صورت مشترک با مصارف آتش‌نشانی در نظر گرفته می‌شود. قسمت بالای مخزن جهت مصارف تأسیساتی و پایین آن برای آتش‌نشانی تعبیه می‌گردد. توزیع شبکه آب بهداشتی به صورت By Pass به گونه‌ای صورت می‌گیرد که در صورت بروز اشکال در ایستگاه پمپاژ با استفاده از فشار شبکه آب شهری، توزیع آب در ایستگاه صورت گیرد. نصب سنسورهای کنترل سطح برروی مخزن جهت هشدار سطح بالا و پایین مخزن الزامیست.

^۱ به صورت متوسط ضریب تقاضا برابر ۳/۰ و ضریب ذخیره برابر ۲ می‌باشد، در صورت وجود کاربری‌های مشترک دیگر برای مصرف کننده‌ها در ایستگاه بایستی ضرایب با استانداردهای موجود مشخص گردد.

- سایز انشعاب مورد نیاز پس از مشخص شدن میزان مصرف در نقشه‌های معماری و میزان مصرف هواسازهای ایستگاه محاسبه می‌شود.
- تا حد ممکن بایستی از عبور لوله‌های آبرسانی از فضاهای تجهیزاتی به منظور جلوگیری از ایجاد صدمه یا بروز مشکل برای تجهیزات در صورت نشستی آب اجتناب نمود.

۷-۲- انتخاب مصالح

- لوله‌های شبکه آبرسانی برای تأمین آب آشامیدنی در پشت سقف کاذب و محل‌هایی که به صورت روکار می‌باشد از نوع فولاد گالوانیزه و در نقاطی که توکار هستند از جنس پنج لایه (PEX-AL-PEX) در نظر گرفته شود. با توجه به فشارهای محاسبه شده برای این شبکه، لوله فولادی گالوانیزه با وزن متوسط با اتصالات دنده‌ای برای این شبکه مناسب می‌باشد.
- پیشنهاد می‌گردد جهت عایق‌کاری حرارتی لوله‌های رفت و برگشت آب گرم، عایق پشم سنگ یا الاستومری مرغوب با قابلیت جلوگیری از گسترش شعله و عدم انتشار دوده‌های سمی استفاده شود.
- جنس قطعات شیرها مطابق جدول (۲-۱۰) می‌باشد.

جدول ۲-۱۰: جنس قطعات شیرها

نام قطعه	شیر قطع و وصل	شیر یک طرفه	شیر پروانه‌ای
بدنه	چدن نشکن / برنجی	چدن نشکن	چدن نشکن
محور شیر	فولاد ضد زنگ	فولاد ضد زنگ	فولاد ضد زنگ
مهره محور	آلومینیوم - برنز	-	آلومینیوم - برنز
نشیمنگاه	فولاد ضد زنگ	-	تفلن
دریچه	-	آلومینیوم - برنز	فولاد ضد زنگ
فنر	-	فولاد ضد زنگ	-

- شیرآلات قطع و وصل تا اندازه ۱/۲ اینچ از نوع برنجی دنده‌ای و از ۳ اینچ بالاتر از نوع چدنی فلنجی بوده و از نظر فشارپذیری در کلاس لوله مربوطه خواهند بود.

۸-۲- فهرست نیازمندی‌های آبرسانی و دفع فاضلاب فضاهای ایستگاه

شرح نیازمندی‌های آبرسانی و دفع فاضلاب فضاهای داخلی ایستگاه در جدول (۲-۱۱) درج گردیده است.

جدول ۲-۱۱: شرح نیازمندی‌های آبرسانی و دفع فاضلاب فضاهای داخلی ایستگاه

نام فضا	شیر آب سرد	شیر آب گرم	کفشور دفع فاضلاب
اتاق فروش بلیط	-	-	-
اتاق رئیس ایستگاه	-	-	-
انتظامات	-	-	-
کمک‌های اولیه	*	*	-
نمازخانه کارکنان	-	-	-
آبدارخانه	*	*	*
رختکن کارکنان	-	-	-
سرویس بهداشتی	۱ برای هر دستشویی ۲ برای هر توالت	۱ برای هر دستشویی ۱ برای هر توالت	*
تی شور	*	-	*
اتاق جمع‌آوری زباله	*	-	*
فضاهای فنی، اتاق‌های برق و LPS	-	-	-
اتاق اطفاء با گاز	-	-	-
اتاق تهویه چهارم	*	-	*
اتاق‌های باتری	*	-	*
حوضچه تخلیه فاضلاب	*	-	*

فصل ۳

جمع آوری و دفع فاضلاب و پساب

در ایستگاه‌های قطار شهری

۳-۱- کلیات

لوله‌کشی فاضلاب شامل شاخه‌های افقی، لوله‌های قائم و لوله‌های اصلی افقی و شبکه ونت فاضلاب می‌باشد. شبکه فاضلاب از محل تخلیه وسایل بهداشتی به شاخه‌های فرعی شروع شده و پس از اتصال انشعابات به یکدیگر، لوله افقی اصلی را تشکیل می‌دهند، هر لوله افقی اصلی به طور جداگانه به لوله‌های قائم اصلی تخلیه می‌گردد. لوله‌های فاضلاب باید براساس استاندارد NPC و مبحث شانزدهم مقررات ملی ساختمان محاسبه و اندازه‌گذاری شوند. در زیر به بیان برخی الزامات موجود در طرح شبکه جمع‌آوری فاضلاب پرداخته می‌شود.

- جریان فاضلاب داخل لوله‌های شاخه افقی، لوله‌های قائم و لوله‌های افقی اصلی باید با تأمین شیب‌های مناسب به طور ثقلی صورت گیرد. شیب لوله‌های افقی فاضلاب باید به اندازه‌ای باشد که سرعت جریان فاضلاب داخل لوله حداقل برابر 0.7 متر بر ثانیه باشد، تا شست و شوی لوله‌ها خود به خود تأمین شود و هیچ رسوبی در لوله باقی نماند. سرعت بیش از اندازه جریان فاضلاب موجب خوردگی لوله‌ها و باز شدن اتصالات می‌شود لذا شیب لوله‌های فاضلاب بین ۱ درصد تا ۳ درصد در نظر گرفته می‌شود. حداقل این شیب برای لوله‌های با قطر نامی متفاوت مطابق جدول (۳-۱) و حداکثر آن ۴ درصد می‌باشد.

جدول ۳-۱: حداقل شیب لوله‌های افقی فاضلاب

قطر نامی لوله‌ها		حداقل شیب	
میلی‌متر	اینچ	درصد	فوت/اینچ
تا ۶۵	تا $1/2$	۲	$1/4$
۸۰ تا ۱۵۰	۳ تا ۶	۱	$1/8$
۲۰۰ و بزرگتر	۸ و بزرگتر	0.5	$1/16$

- شیب لوله‌های افقی باید تا حد امکان یکنواخت باشد. اگر تغییرات شیب لازم باشد باید در محل تغییر شیب دریچه بازدید نصب شود.
- لوله‌کشی آب باران و شبکه جمع‌آوری فاضلاب سبک و آب‌های نفوذی باید از لوله‌کشی فاضلاب بهداشتی کاملاً جدا باشد.
- اتصال شاخه افقی به لوله قائم فاضلاب، چنانچه قطر نامی لوله افقی بیش از ۶۵ میلیمتر باشد، باید با زاویه حداکثر ۴۵ درجه باشد. در قطرهای نامی کوچکتر از ۶۵ میلیمتر زاویه اتصال ممکن است بزرگتر باشد.
- شاخه افقی فاضلاب یا لوله فاضلاب اصلی تا حد امکان نباید تغییر امتداد داشته باشد، در صورتی که ناچار به تغییر امتداد باشیم باید با اتصال ۴۵ درجه یا کوچکتر باشد. قطر لوله اصلی فاضلاب باید تا جایی که امکان دارد، در تمام طول آن ثابت بماند.
- از بکار بردن چهارراه در لوله‌های افقی و لوله‌های قائم خودداری شود.

- قطر لوله فاضلاب باید تا جایی که امکان دارد در تمام طول آن ثابت بماند.
- لوله قائم فاضلاب باید تا جایی که ممکن است مستقیم نصب شود و از بکار بردن دو خم پرهیز شود.
- برای محاسبه قطر لوله‌های فاضلاب در هر قسمت از خط لوله، مجموع D.F.U ها نسبت به بالاترین و آخرین واحد بهداشتی (از بالادست به آن نقطه) محاسبه و قطر لوله‌ها با توجه به این تعداد و شیب قسمت‌های مختلف، با استفاده از جدول (۲-۳) برآورد می‌گردد.
- حداقل قطر لوله فاضلاب ۲ اینچ در نظر گرفته می‌شود. جهت محاسبه قطر لوله‌های قائم فاضلاب از جدول (۳-۳) استفاده می‌گردد.

جدول ۲-۳: اندازه‌گذاری لوله اصلی افقی و شاخه‌های فرعی آن

حداکثر تعداد D.F.U که به هر قسمت از لوله اصلی افقی متصل می‌شود به اضافه شاخه‌هایی که به طور مستقیم به این لوله وصل می‌شوند				قطر لوله (اینچ)
شیب در هر فوت طول				
1/2 inch/ft (4 %)	1/4 inch/ft (2 %)	1/8 inch/ft (1 %)	1/16 inch/ft (0.5 %)	
۲۶	۲۱	–	–	۲
۵۰	۴۲	۳۶	–	۳
۲۵۰	۲۱۶	۱۸۰	–	۴
۵۷۵	۴۸۰	۳۹۰	–	۵
۱۰۰۰	۸۴۰	۷۰۰	–	۶
۲۳۰۰	۱۹۲۰	۱۶۰۰	۱۴۰۰	۸
۴۲۰۰	۳۵۰۰	۲۹۰۰	۲۵۰۰	۱۰
۶۷۰۰	۵۶۰۰	۴۶۰۰	۲۹۰۰	۱۲

- ترجیح دارد که لوله قائم که فاضلاب طبقات را به لوله اصلی افقی می‌ریزد، با دو زانوی ۴۵ درجه دوردار با شعاع بزرگ به لوله افقی متصل شود.
- در فاصله زانوی پایین لوله قائم فاضلاب و تا ۱۰ برابر قطر لوله بعد از آن هیچ شاخه افقی نباید به لوله افقی اصلی فاضلاب متصل شود.

جدول ۳-۳: اندازه‌گذاری لوله‌های قائم فاضلاب و هواکش قائم

حداکثر طول لوله هواکش بر حسب قطر لوله هواکش $\frac{ft}{m}$											بیشترین مقدار D.F.U برای لوله قائم			قطر لوله فاضلاب
۱۲"	۱۰"	۸"	۶"	۵"	۴"	۳"	۱/۲"	۲"	۱/۲"	۱/۴"	بیش از سه طبقه انشعاب	سه طبقه انشعاب	انشعاب هر طبقه	
-	-	-	-	-	-	-	-	۱۲۵ ۳۸/۱	۳۷/۵ ۱۱/۴	۲۴ ۷/۳	۲۴	۱۰	۶	۳"
-	-	-	-	-	-	-	۳۰۰ ۹۱/۵	۱۰۰ ۳۰/۵	۳۰ ۹/۲	-	۴۲	۲۷	۱۳	۲ ۱/۲"
-	-	-	-	-	-	۶۵۷ ۲۰۰	۲۲۲ ۶۷/۸	۹۱ ۲۷/۸	۲۶/۴ ۸/۰۵	-	۷۲	۴۸	۲۰	۳"
-	-	-	-	-	۵۹۰ ۱۷۹/۹	۱۵۴ ۴۷	۵۱ ۱۵/۵	۲۱ ۶/۴	-	-	۵۰۰	۲۴۰	۹۰	۴"
-	-	-	-	۶۴۲ ۱۹۶	۲۰۳ ۶۱/۹	۵۲ ۱۶	۱۷/۳ ۵/۳	-	-	-	۱۱۰۰	۵۴۰	۲۰۰	۵"
-	-	-	۹۷۳ ۲۰۵	۲۶۶ ۸۱	۸۵/۸ ۲۶/۱۶	۲۳ ۹/۶	-	-	-	-	۱۹۰۰	۹۶۰	۳۵۰	۶"
-	-	۷۱۰ ۲۱۷	۱۸۷ ۵۷/۱	۷۲ ۲۲	۲۳/۶ ۷/۲	-	-	-	-	-	۳۶۰۰	۲۲۰۰	۶۰۰	۸"
-	۸۵۰ ۲۵۶	۲۷۵ ۸۴	۶۹ ۲۱	۲۷/۵ ۸/۴	-	-	-	-	-	-	۵۶۰۰	۳۸۰۰	۱۰۰۰	۱۰"
۸۹۸ ۲۷۴	۳۶۵ ۱۱۱	۱۱۵ ۳۵	۲۹/۷ ۹/۰۵	-	-	-	-	-	-	-	۸۴۰۰	۶۰۰۰	۱۵۰۰	۱۲"

- اندازه سیفون‌های لوله‌ای شکل که برای لوازم بهداشتی مختلف بکار می‌رود از مقادیر جدول (۳-۴) نباید کمتر باشد.

جدول ۳-۴: حداقل اندازه سیفون‌های لوله‌ای برای لوازم بهداشتی

قطر نامی سیفون		لوازم بهداشتی
اینچ	DN	
۱ ۱/۴	۳۲	دستشویی
۱ ۱/۲	۴۰	سینک عمومی
۱ ۱/۴	۳۲	آبخوری

- در طراحی شبکه فاضلاب، از افزایش طول مسیر لوله‌های افقی اجتناب می‌شود؛ زیرا با زیاد شدن طول افقی، احتمال گرفتگی لوله و اتصالات فاضلاب وجود دارد؛ همچنین با توجه به قطر زیاد لوله‌های فاضلاب و شیب مورد نیاز آنها، نظر به این که لوله‌کشی فاضلاب معمولاً در سقف کاذب اجرا می‌شود، ارتفاع سقف کاذب مورد نیاز زیاد می‌شود.
- به‌منظور بازدید و رفع گرفتگی احتمالی لوله‌های فاضلاب در نقاط زیر دریچه بازدید در نظر می‌گیریم:

- در بالاترین نقطه هر شاخه انشعاب افقی
- در محل تغییر امتداد لوله‌های افقی فاضلاب، در صورتی که زاویه تغییر جهت لوله بیش از ۴۵ درجه باشد.
- در پایین‌ترین قسمت لوله قائم فاضلاب، قبل از زانویی پایین لوله.
- در نقاطی روی لوله قائم فاضلاب که برای آزمایش آن با آب دريچه دسترسی لازم است.
- روی لوله اصلی افقی فاضلاب، حداکثر به فاصله ۳۰ متر از یکدیگر.
- اندازه دريچه بازدید، روی لوله‌کشی فاضلاب تا قطر نامی ۱۰۰ میلیمتر (۴ اینچ)، برابر با قطر نامی لوله و در قطرهای بیش از ۱۰۰ میلیمتر، باید ۱۰۰ میلیمتر در نظر گرفته شود. در لوله افقی با قطر نامی بیش از ۲۰۰ میلیمتر (۸ اینچ) برای بازدید دريچه آدم‌رو نصب می‌شود. این دريچه باید در جایی و به ترتیبی نصب شود که دسترسی به آن آسان بوده و به سهولت بتوان از آن نقطه با فرستادن فنر، یا ابزار دیگر، گرفتگی لوله را برطرف کرد. دريچه‌های بازدید باید با واشر مناسب و پیچ و مهره کاملاً آب‌بند و گازبند شود تا فاضلاب و گازهای داخل لوله به فضاهای ساختمان نفوذ نکند. دهانه این دريچه باید در خلاف جهت جریان فاضلاب یا عمود بر آن باشد.
- لوله‌ها باید به موازات سطوح دیوارها و کف ساختمان اجرا شوند.

۲-۳- شبکه هواکش فاضلاب

- این شبکه جهت تخلیه هوا برای جریان یافتن گاز و بوی شبکه فاضلاب و چاه به خارج از ساختمان، هواگیری برای جلوگیری از تخلیه سیفون بر اثر مکش شبکه و هواگیری جهت ایجاد تعادل فشار هوا برای جلوگیری از فشار معکوس، طراحی می‌شود. برخی الزامات که در طراحی شبکه تهویه باید در نظر گرفته شود، به شرح زیر می‌باشد:
- انتهای لوله هواکش باید در محلی قرار گیرد که گازهای خروجی از دهانه آن به داخل فضاهای ساختمان نفوذ پیدا نکند.
- فاصله افقی انتهای لوله هواکش از هر در، پنجره باز شو یا دهانه ورود برای سیستم تعویض هوای ساختمان باید حداقل ۳ متر باشد مگر آن که انتهای لوله هواکش حداقل ۶۰ سانتی متر بالاتر از آن نقاط قرار بگیرد.
- شاخه افقی هر لوله هواکش باید به سمت نقطه اتصال آن به شاخه افقی فاضلاب شیب داشته باشد، به طوری که بخار آب تقطیر شده در داخل لوله هواکش بتواند به آسانی به لوله فاضلاب تخلیه شود.
- اتصال لوله هواکش خشک به شاخه افقی فاضلاب باید در قسمت بالای آن، بالاتر از محور لوله افقی باشد و زاویه این اتصال نباید از ۴۵ درجه (نسبت به سطح افق) کمتر باشد.
- محاسبه قطر لوله‌های قائم هواکش در هر نقطه براساس جدول (۳-۵) و کل D.F.U شاخه فاضلاب زیرمجموعه آن که هوای تهویه خود را به آن منتقل می‌نماید، صورت می‌پذیرد.

جدول ۳-۵: اندازه‌گذاری لوله‌های فرعی هواکش (قائم فرعی یا افقی)

قطر لوله هواکش		قطر لوله فاضلاب
طول هواکش کمتر از ۲۱ متر	طول هواکش بیشتر از ۲۱ متر	
۱ ۱/۲"	۱ ۱/۴"	۲"
۱ ۱/۲"	۱ ۱/۴"	۲ ۱/۲"
۲"	۱ ۱/۲"	۳"
۲ ۱/۲"	۲"	۴"
۳"	۲ ۱/۲"	۵"
۴"	۳"	۶"
۵"	۴"	۸"
۵"	۵"	۱۰"

۳-۳- انواع و مقدار فاضلاب

- به‌طور کلی انواع فاضلاب و پساب به شرح زیر می‌باشد:
 - فاضلاب سرویس‌های بهداشتی، آبدارخانه و آب سردکن‌ها
 - پساب حاصل از نفوذ آب به داخل ایستگاه و تونل‌ها
 - پساب ناشی از شست و شوی ادواری قسمت‌های مختلف
 - پساب ناشی از آتش‌نشانی
 - پساب حاصل از آب باران نفوذی در ایستگاه
 - پساب حاصل از دستگاه‌های تأسیساتی (چنانچه از نوع تبخیری باشند)
- فاضلاب سرویس‌های بهداشتی از جنس فاضلاب سنگین و سایر موارد فاضلاب سبک می‌باشند.
- مقدار فاضلاب حاصل از سرویس‌های بهداشتی با توجه به طرح‌های معماری و واحدهای بهداشتی موجود در طرح محاسبه می‌شود. به‌طور تقریبی مقدار این فاضلاب در حدود ۸۰ تا ۸۵ درصد آب مصرفی تخمین زده می‌شود.
- مقدار نشتاب نفوذی به سازه ایستگاه و تونل در ایستگاه‌های زیر زمینی بستگی به عوامل زیادی همچون سطح آب‌های زیرزمینی، کیفیت اجرای دیوار و سقف و تعداد درزهای انبساط دارد. به همین دلیل در صورت عایق‌کاری مناسب در سطح بیرونی، هم چنین در دراز مدت به دلیل رسوب املاح و مواد معلق در خلل و فرج مسیر نفوذ آب، از حجم این نشتاب کاسته می‌شود. تخمین دقیقی از میزان این نشتاب وجود ندارد، به صورت تجربی این مقدار برای تونل‌هایی که در سفره‌های آب زیرزمینی قرار دارند ۷ لیتر در ثانیه به ازای هر کیلومتر طول تونل و برای تونل‌هایی که بالای سفره‌های آب زیر زمینی قرار دارند ۴ لیتر در ثانیه به ازای هر کیلومتر طول تونل، در نظر گرفته می‌شود.
- با توجه به این که شست‌وشوی ایستگاه معمولاً در ساعاتی انجام می‌شود که از ایستگاه بهره‌برداری نمی‌شود، فاضلاب ناشی از آن بار اضافه‌ای بر سیستم فاضلاب وارد نمی‌کند.

- عمده حجم فاضلاب که طراحی سیستم جمع‌آوری و دفع فاضلاب باید بر مبنای آن صورت گیرد مربوط به آتش‌نشانی است. چنانچه عملیات اطفاء به مدت ۳۰ دقیقه ادامه پیدا کند حجم پساب حاصل از کارکرد جعبه‌های آتش‌نشانی حدود ۶۰ مترمکعب است. با توجه به قدرت حریق در ایستگاه و تونل، در هر آتش‌سوزی بخشی از آب مصرفی جهت اطفاء تبخیر شده و با در نظر گرفتن حدود ۵۰ درصد حجم پساب بر ظرفیت حوضچه و پمپ‌های مربوط به آن، مابقی پساب اطفاء که روی ریل‌ها می‌ریزد با شیب طبیعی خط به ایستگاه‌های پائین دست رفته و توسط کانال‌های پیش‌بینی شده در دو طرف و ما بین ریل‌ها و از طریق منهول‌های زیر سکو به حوضچه‌ی این ایستگاه‌ها ریخته و تخلیه می‌شود.
- مقدار آب باران نفوذی در ایستگاه، با در دست داشتن مساحت سطوح باران‌گیر (سطوح مربوط به سقف، راه پله‌ها، آسانسور و کانال‌های تهویه می‌باشد)، هم چنین حداکثر شدت بارندگی در رگبار اولیه که از آمار سازمان هواشناسی استخراج می‌شود، محاسبه می‌شود. این پساب در مورد ایستگاه‌های غیر هم سطح با در نظر گرفتن تمهیداتی چون، شیب دادن ورودی‌ها به طرف بیرون ایستگاه و بالاتر گرفتن سطح ورودی به گالری پله‌های دسترسی، به میزان چشمگیری کاهش می‌یابد. اگر طرح معماری ایستگاه به گونه‌ای باشد که امکان دفع آب باران به کانال‌های جمع‌آوری آب‌های سطحی در شهر وجود نداشته باشد (مانند گودال باغچه‌ها) می‌بایست تمهیدات لازم در داخل ایستگاه در نظر گرفته شود.

۳-۳-۱- شبکه جمع‌آوری فاضلاب سنگین

- در شبکه فاضلاب، معمولاً سرویس‌های بهداشتی کنار هم را یک منطقه در نظر گرفته و برای آن یک شبکه مجزا طراحی می‌کنند و از طراحی طول زیاد مسیر لوله‌های افقی اجتناب می‌شود. زیرا در طول افقی زیاد، هم احتمال گرفتگی لوله و اتصالات فاضلاب وجود دارد، هم با توجه به قطر زیاد لوله‌های فاضلاب و شیب مورد نیاز آن‌ها، نظر به این که لوله‌کشی فاضلاب معمولاً در سقف کاذب اجرا می‌شود، ارتفاع سقف کاذب مورد نیاز زیاد می‌شود.
- جانمایی پست تخلیه فاضلاب در ایستگاه (در صورت وجود) می‌بایست به گونه‌ای باشد که کمترین فاصله افقی را با سرویس‌های بهداشتی داشته باشد.
- بر طبق بند ۶-۶-۵ نشریه ۳۴۷ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی با عنوان راهنمای طراحی تلمبه‌خانه‌های فاضلاب، تجهیزات برقی داخل چاهک‌های تر باید از نوع ضد انفجار باشد، بنابراین اگر موتورهای برقی در محیط باز با چاهک تر باشد باید از نوع ضد انفجار انتخاب شود. در این مورد موتور تلمبه‌های مستغرق نیز باید از نوع ضد انفجار باشد زیرا همیشه موتور الکتریکی در زیر سطح مایع قرار ندارد، همچنین بایستی اگزاوست فن و سایر تجهیزات برقی از قبیل کلید و پریز در معرض گازهای متساعد شده از حوضچه فاضلاب سنگین نیز از نوع ضد انفجار انتخاب گردد.

۳-۳-۲- شبکه جمع‌آوری فاضلاب سبک

- جریان آب در لوله‌های جمع‌آوری فاضلاب سبک به صورت ثقلی صورت می‌گیرد. حداقل شیب در لوله‌های افقی یک درصد می‌باشد و تا چهار درصد شیب برای آن مجاز است. بهتر است شبکه طوری طراحی شود که در داخل ساختمان لوله افقی حداقل باشد و تنها در پایین‌ترین تراز برای هدایت به سیستم دفع، لوله افقی طراحی شود.
- در ایستگاه‌هایی که امکان انتقال آب باران به بیرون از ایستگاه وجود ندارد با تعبیه حوضچه ای مستقل آب باران نفوذی به ایستگاه جمع‌آوری شده و به بیرون منتقل می‌گردد. این پساب را می‌توان برای مصارف آبیاری محوطه استفاده نمود.

۳-۳-۳- جمع‌آوری و دفع فاضلاب

- آب‌های نفوذی به سازه تونل از طریق کانال پیش‌بینی شده در کف تونل با شیب مسیر به حوضچه فاضلاب ایستگاه پایین دست هدایت می‌شود. در صورت وجود خط‌القعر در تونل جهت دفع این نشتاب از پمپاژ استفاده می‌شود که با شناسایی آنها و طراحی سیستم مناسب جهت دفع فاضلاب در آنها بسته به موقعیت و شرایط طرح بایستی کار طراحی تکمیل گردد.
- در عمیق‌ترین قسمت هر ایستگاه غیر هم سطح، پست تخلیه فاضلاب تعبیه می‌شود که دارای دو حوضچه برای جمع‌آوری فاضلاب سبک و سنگین می‌باشد (امکان یکی شدن این حوضچه‌ها در صورت اخذ مجوز از اداره فاضلاب جهت تخلیه حجم پساب آتش‌نشانی وجود دارد). فاضلاب هر حوضچه توسط دو پمپ مناسب، به سطح زمین منتقل می‌شود. پمپ‌ها باید دارای کنترل کننده سطح و همچنین زنگ هشدار خطر باشند. یکی از پمپ‌ها جهت کارکرد در شرایط عادی و دیگری رزرو می‌باشد (در شرایط اضطراری امکان کارکرد همزمان هر دو پمپ در وجود دارد لذا می‌بایست تمهیدات الکتریکی لازم در نظر گرفته شود).

۳-۴- بررسی مصالح و مشخصات فنی اجزای سیستم فاضلاب

- پیشنهاد می‌گردد لوله‌های دفع فاضلاب از یکی از جنس‌های پلی‌پروپیلن با اتصالات پوش‌فیت (با قابلیت عدم انتشار شعله) با علامت BD (برای نصب در طبقات یا به صورت مدفون) و یا چدنی با اتصالات سرکاسه دار در نظر گرفته شود.
- لوله‌های هواکش از جنس فولاد گالوانیزه با اتصالات دنده‌ای برای شبکه فاضلابی از جنس چدن یا پلی‌پروپیلن می‌باشد.

فصل ۴

سیستم اطفای حریق

در ایستگاه‌های قطار شهری

۴-۱- کلیات

هدف از طراحی سیستم آتش‌نشانی، بررسی سیستم‌های آتش‌نشانی مناسب و پیش‌بینی تأسیسات و تهمیدات لازم به منظور جلوگیری از گسترش آتش و خاموش کردن آن است. در طراحی فرض بر این است که سازمان آتش‌نشانی شهری و تأسیسات شهری لازم برای خاموش کردن آتش وجود دارد (تأمین آب و هیدرانت‌های سطحی) ولی تا قبل از رسیدن پرسنل سازمان آتش‌نشانی لازم است تمهیداتی اندیشیده شود تا افراد و پرسنل مستقر در ایستگاه بتوانند مقدماً برای جلوگیری از گسترش آتش وارد عمل شوند. تعیین سیستم‌های مختلف اطفاء حریق باتوجه به نوع ساختمان و کاربری آن امکان‌پذیر است. براساس استاندارد انجمن ملی حفاظت از آتش‌سوزی آمریکا (NFPA) ایستگاه مترو در دسته کاربری کم مخاطره (Light Hazard) قرار دارد و آتش‌های احتمالی به طور عمده در کلاس A (مواد قابل احتراق مثل چوب، کاغذ و پلاستیک) یا کلاس C (دستگاه‌ها و سیستم‌های الکتریکی و الکترونیکی) قرار دارند.

۴-۲- استانداردهای طراحی

طراحی سیستم‌های آتش‌نشانی در کنار ضابطه پیش‌رو براساس این استانداردها و اصول کلی صورت می‌گیرد:

- NFPA 10, "Standard for Portable Fire Extinguishers"
- NFPA 12, "Standard on Carbon Dioxide Extinguishing Systems"
- NFPA 13, "Standards for the Installation of Sprinkler Systems"
- NFPA 14, "Standards for the Installation of Standpipe, Private Hydrant, and Hose Systems"
- NFPA 72, "National Fire Alarm Code"
- NFPA 80, "Standard for Fire Doors and Other Opening Protectives"
- NFPA 101, "Life Safety Code"
- NFPA 130 (Ed. 2017), "Standard for Fixed Guideway Transit and Passenger Rail Systems"
- NFPA 251, "Standard Methods of Tests of Fire Endurance of Building Construction and Materials"
- NFPA 1963, "Standard for Fire Hose Connections"
- NFPA 2001, "Standard on Clean Agent Fire Extinguishing Systems"
- ISO 14520, "Gaseous fire-extinguishing Systems-Physical properties and system design"

• استانداردهای ملی و سازمان آتش‌نشانی شامل:

- ISIRI14119

- ضوابط سازمان آتش‌نشانی شهری در موقعیت احداث ایستگاه قطارشهری (در صورت وجود)
- استاندارد شماره ۳-۲۱۱۹۳ سازمان ملی استاندارد ایران: ایمنی سیستم‌های حمل و نقل درون شهری
- ضوابط تهیه شده توسط شرکت‌ها و یا سازمان‌های قطار شهری در موقعیت احداث ایستگاه قطارشهری (در صورت وجود)

۴-۳- استانداردهای تجهیزات

انتخاب تجهیزات مورد استفاده در سیستم‌های آتش‌نشانی مترو باید مطابق با آخرین ویرایش استانداردهای زیر انجام گیرد. این استانداردها شامل معرفی روش تست، مشخصات عملکرد و انتخاب صحیح تجهیزات تهویه می‌باشد:

- ISO (International Standard Organization)
- NFPA (National Fire Protection Association)
- ASTM (American Society for Testing and Materials)
- ANSI (American National Standards Institute)
- ASME (American Society of Mechanical Engineers)

۴-۴- کلیات طرح

در یک تقسیم‌بندی کلی، فضاهای موردنظر در طراحی از منظر آتش‌نشانی شامل فضاهای عمومی و اداری، فضاهای تجهیزاتی و فضاهای فنی می‌باشد:

- فضاهای عمومی و اداری (سکوها، سالن فروش بلیط، راهروهای ارتباطی، آبدارخانه، اتاق کمک‌های اولیه، نمازخانه، اتاق استراحت، اتاق جمع‌آوری زباله و...) در کلاس A آتش‌سوزی قرار گرفته و خاموش کننده مناسب برای این فضاها، آب و کپسول‌های پودری می‌باشد.
- فضاهای تجهیزاتی (اتاق LPS، اتاق RS، اتاق RIC، اتاق‌های باتری، اتاق برق فرعی) در کلاس C آتش‌سوزی قرار می‌گیرد. با توجه به حساسیت این اتاق‌ها و همچنین عدم حضور پرسنل، پیشنهاد می‌شود از گازهای CO₂ برای اطفاء حریق اتوماتیک گازی استفاده شود، انتخاب و یا بیان الزامات طراحی این سیستم در محدوده شرح ضابطه پیش‌رو نمی‌باشد.
- فضاهای فنی (اتاق سیگنالینگ، اتاق مخابرات، اتاق کنترل محلی و UPS، اتاق رئیس ایستگاه و اتاق‌های رک و سرور) نیز در کلاس C قرار دارند، ولی با توجه به حساسیت آنها و همچنین حضور پرسنل، پیشنهاد می‌شود از گازهای غیرهالونی دیگر نظیر FM200 یا ترکیبات آرگون IG55 یا IG100 برای اطفاء حریق استفاده گردد. انتخاب و یا بیان الزامات طراحی این سیستم در محدوده شرح ضابطه پیش‌رو نمی‌باشد.

۴-۵- سیستم اطفاء حریق توسط آب

۴-۵-۱- جعبه‌های آتش‌نشانی (لوله قائم و شلنگ)

- برای کلیه فضاهای عمومی و اداری ایستگاه‌های مترو شامل سکو، سالن فروش بلیط، راهروهای ارتباطی، فضاهای تجاری و اداری، سیستم لوله‌های قائم تر کلاس III (اتصال ۱/۲ اینچ به همراه شلنگ ۲۵ متری و اتصال ۱/۲ اینچ با کوپلینگ) مناسب‌ترین سیستم می‌باشد. در طراحی این جعبه‌ها چنانچه مانع منطقه‌بندی حریق وجود

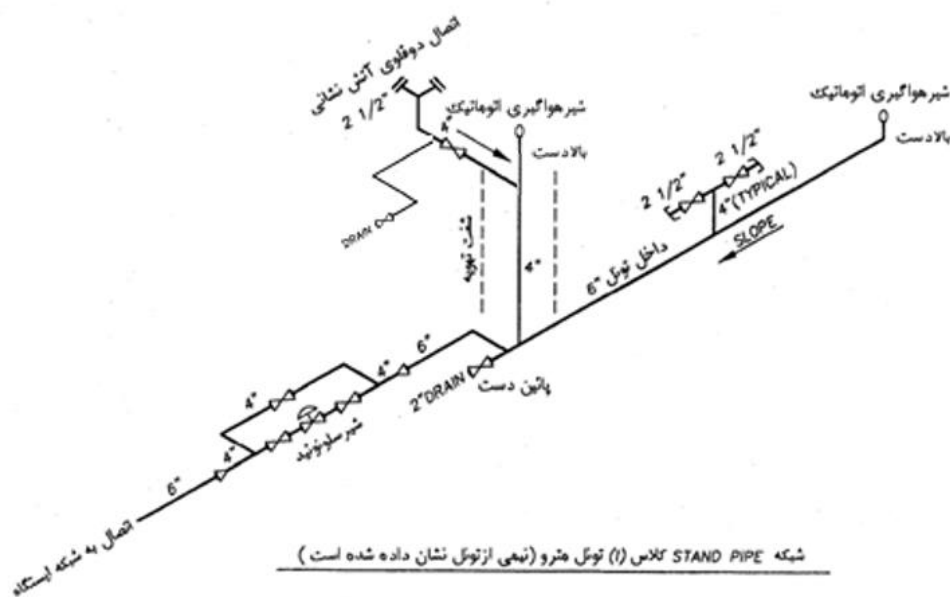
نداشته باشد حداکثر برای هر ۴۱۸ مترمربع یک جعبه آتش‌نشانی منظور می‌شود. برای فضای سکو با توجه به شیلنگ های ۲۵ متری، در فواصل هر ۵۰ متر بر روی هر سکو جعبه آتش‌نشانی مورد نیاز می‌باشد. در تراز سکو، جهت دید بهتر و جلوگیری از ایجاد نقطه کور در اتصال تونل و ایستگاه در دو انتهای هر سکو تعبیه جعبه آتش‌نشانی جانمایی شود.

- هر لوله قائم آتش‌نشانی کلاس III باید برای دبی ۲۵۰ گالن در دقیقه طراحی شود. محدوده قابل قبول فشار آب در خروجی هر شیر بین ۴/۵ بار تا ۶/۹ بار می‌باشد (NFPA 14) که طراحی باید براساس میزان حداکثر انجام گیرد. از آنجایی که فشار آب شهر در هر حال کمتر از محدوده عنوان شده می‌باشد، پیش‌بینی مخزن ذخیره آب به همراه سیستم فشار ساز الزامی می‌نماید. همچنین به منظور رعایت استاندارد NFPA130 لازم است اتصال دو قلوای آتش‌نشانی نیز در سطح خیابان پیش‌بینی شود، از این طریق در ۳۰ دقیقه اول آتش‌سوزی امکان اطفاء توسط مخزن و پمپ فراهم بوده و پس از رسیدن پرسنل آتش‌نشانی از طریق اتصال دو قلوای آتش‌نشانی عملیات اطفاء تکمیل می‌گردد. استاندارد مربوط به طراحی این بخش NFPA14 و استاندارد مربوط به نوع اتصالات و شلنگ NFPA1963 می‌باشد.

- به منظور اطفاء حریق در تونل، لوله‌های قائم کلاس I پیش‌بینی می‌شود. قطر لوله اصلی ۶ اینچ می‌باشد که از شفت نیم تونلی (در صورت وجود) وارد شده و مطابق با شیب طبیعی تونل، نیم تونل سمت راست یا چپ را پوشش می‌دهد. در فواصل حدود ۵۰ متر یک لوله قائم ۴ اینچ با دو اتصال ۱/۲ ۲ اینچ پیش‌بینی می‌گردد.
- در صورتیکه سیستم اطفاء حریق تونل از نوع خشک طراحی گردد، به دلیل اهمیت اطفاء حریق در دقایق اولیه آتش‌سوزی و تأخیرات معمول در رسیدن پرسنل آتش‌نشانی، سیستم خشک تونل به سیستم تر ایستگاه که دارای مخزن ذخیره و پمپ می‌باشد از طریق یک شیر DELUGE متصل می‌گردد. به این ترتیب با اعلام حریق در تونل، این شیر DELUGE از طریق سیگنال ارسال شده به شیر، لوله خشک تونل برای استفاده پرسنل آموزش یافته مستقر در ایستگاه آماده بهره‌برداری می‌باشد.

- سیستم اطفاء حریق آبی ایستگاه و تونل باید به شیر هواگیری اتوماتیک مجهز باشد.

- در شکل ۴-۱ به طور نمونه شماتیک طرح اطفای آبی نیم تونل‌های ایستگاه درج گردیده است.



شکل ۴-۱: شماتیک شبکه آتش‌نشانی نیم تونل‌های ایستگاه

۴-۶- سیستم اطفاء حریق با کپسول‌های دستی

- کپسول‌های دستی یا چرخ دار اطفاء حریق به عنوان اولین تجهیزات دفاعی در مقابله با آتش‌سوزی‌های موضعی به کار می‌روند. مطابق با توصیه استانداردهای مرتبط این کپسول‌ها باید در هر محدوده تحت حفاظت، حتی در نقاطی که دارای سیستم اطفاء حریق ثابت می‌باشند نیز به کار رود.
- در ایستگاه‌های مترو، فضاهای زیر توسط کپسول‌های قابل حمل گاز CO₂ و پودر خشک مجهز می‌شوند:
 - در کنار تمام جعبه‌های آتش‌نشانی
 - اتاق RS
 - اتاق RIC
 - پست تخلیه فاضلاب
 - اتاق TPS و تهویه آن
 - اتاق LPS
 - اتاق هواساز چهارم
 - اتاق هواسازهای ایستگاه و تونل
 - اتاق فنی (اتاق سیگنالینگ و مخابرات)، کنترل محلی، UPS.
 - اتاق تابلوهای توزیع برق
 - اتاق جمع‌آوری زباله

برای استفاده از این سیستم، رعایت استانداردهای مندرج در NFPA10 الزامی است.

۷-۴- روش‌های محاسباتی سیستم‌های آتش‌نشانی

برای تأمین دبی و فشار مورد نیاز آب آتش‌نشانی از مخزن ذخیره به همراه پمپ‌های آتش‌نشانی استفاده می‌گردد. با توجه به الزامات طراحی سیستم لوله‌های قائم کلاس III، میزان آب مورد نیاز آتش‌نشانی با فرض استفاده همزمان از دو شیر در حدود ۵۰۰ گالن در دقیقه می‌باشد. دبی پمپ جوکی حدود ۵ درصد دبی پمپ اصلی (و در صورت وجود اسپرینکلر در ایستگاه، با ظرفیتی کمتر از دبی اسپرینکلرها) انتخاب می‌گردد که این مقدار حداکثر ۲۵ گالن در دقیقه می‌باشد. در محاسبه هد پمپ‌ها باید توجه داشت که فشار خروجی هر شیر در جعبه آتش‌نشانی، طبق NFPA 14 باید ۶/۹ بار (برای کلاس III) باشد. در محاسبه افت مسیر، با داشتن دبی آب آتش‌نشانی و قطر لوله‌ها، سرعت آب در لوله بدست آمده و از روی این سرعت ضریب افت لوله محاسبه شده که با در نظر گرفتن اختلاف ارتفاع و طولانی‌ترین مسیر از اتاق منبع آب تا جعبه آتش‌نشانی، افت کل مسیر محاسبه می‌گردد. در صورت زیرزمینی بودن ایستگاه‌ها، معمولاً عمق ایستگاه‌ها افت فشار مسیر را جبران می‌کند و هد پمپ تنها جهت تأمین فشار مورد نیاز در شیرهای آتش‌نشانی بوده که این مقدار حدود ۷۰ متر آب می‌باشد که البته بایستی در محاسبه هد مورد نیاز پمپ‌ها، افت فشار مسیر، شیرآلات و اختلاف ارتفاع احتمالی نیم‌تونل‌ها لحاظ گردد. با توجه به سطح فشار پمپ‌های آتش‌نشانی، ممکن است استفاده از خروجی‌های ۱۱/۲" مربوط به کلاس II آتش‌نشانی در جعبه‌ها میسر نباشد، جهت کاهش فشار در شیلنگ قرقره‌ها در صورت لزوم باید تمهیداتی نظیر استفاده از شیرهای فشار شکن یا استفاده از دو شبکه مجزا برای کلاس I و II در نظر گرفته شود.

دبی و هد پمپ‌های آتش‌نشانی می‌بایست براساس نقشه‌های معماری و مسیر پمپخانه تا مصرف‌کننده‌ها در ایستگاه و نیم‌تونل محاسبه شده و ظرفیت پمپ‌های آتش‌نشانی بر این اساس نهایی گردد.

۸-۴- برق اضطراری پمپ آتش‌نشانی

جهت تأمین برق اضطراری پمپ آتش‌نشانی استفاده از برق دو LPS هر کدام برای هر یک از پمپ‌ها الزامی می‌باشد و با توجه به اینکه شبکه برق اصلی مترو دارای نوسانات بسیار کمی می‌باشد و طبق استاندارد NFPA20 در صورتی که میزان قطعی برق در سال قبل از بهره‌برداری پروژه کمتر از ۱۰ ساعت باشد برق شبکه قابل اعتماد بوده و می‌توان به شرط انشعاب برق پمپ‌ها از هر دو LPS ایستگاه جهت کاهش خطرات دیزل پمپ و مخزن گازئیل را با پمپ الکتریکی رزرو جایگزین نمود، در این صورت از دو پمپ اصلی با ظرفیت هر کدام ۱۰۰٪ و یک پمپ جوکی استفاده خواهد شد. در خصوص الزام استفاده از دیزل پمپ ضوابط سازمان آتش‌نشانی محل پروژه در اولویت می‌باشد.

۹-۴- حجم مخزن ذخیره

با توجه به اینکه میزان تأمین آب مورد نیاز آتش‌نشانی برای ۳۰ دقیقه استفاده در نظر گرفته می‌شود، میزان حجم مخزن مورد نیاز برای تأمین آب آتش‌نشانی حداقل ۶۰ مترمکعب می‌باشد. البته با توجه به خشک بودن لوله اطفای حریق تونل، حجم آب مورد نیاز برای پر کردن لوله خشک تونل نیز می‌بایست محاسبه و به این حجم اضافه گردد. مطابق الزامات بند ۱۶-۳-۶ مبحث شانزدهم مقررات ملی ساختمان، بایستی این مخزن به صورت دوقلو در نظر گرفته شده تا در زمان عملیات تعمیر و نگهداری یکی از مخازن نیز، عملکرد سیستم آتش‌نشانی مختل نشود.

۱۰-۴- مشخصات فنی اجزای سیستم آتش‌نشانی

- جعبه آتش‌نشانی به ابعاد تقریبی $۱۰۰ \times ۱۴۰ \times ۲۰$ سانتیمتر مجهز به شیر کوپلینگی، نازل، شلنگ ۲۵ متری، قرقره دوار، قفل ایمنی، جای مخصوص کلید روی در و همچنین تعبیه کپسول‌های اطفای حریق می‌باشد.
- کپسول آتش‌نشانی پودر خشک و پودر CO_2 مطابق با مبحث NFPA 10 انتخاب می‌گردند.
- پمپ آتش‌نشانی طبق استاندارد NFPA 20 انتخاب می‌شود و هد پمپ در هنگام خاموش کردن دستگاه نباید از ۱۴۰٪ هد کل بیشتر شود.
- شیرها باید مطابق با استاندارد NFPA 14 باشند.

۱۱-۴- بررسی مصالح سیستم آتش‌نشانی

- لوله‌های آتش‌نشانی مطابق با استاندارد ASTM A53 از نوع فولادی سیاه بدون درز SCH40 با اتصالات جوشی می‌باشد. فیتینگ‌ها و فلنج‌ها مطابق با ANSI B16.25، ASTM A234، ANSI B16.5، ANSI B16.11 و ANSI B16.9 می‌باشند.
- شلنگ آتش‌نشانی از جنس نخ پرلون و مطابق با مبحث مربوط به NFPA 14 تولاستیکی می‌باشد.

پیوست‌ها

پیوست ۱: شرایط طرح داخل (بسته به مشخصات هر پروژه بایستی تدقیق گردد)

بار حرارتی ناشی از روشنایی (بسته به نوع چراغ‌ها بایستی تدقیق گردد)		ملاحظات	رطوبت اتاق (RH%) زمستان / تابستان	فشار اتاق (Pa)	نرخ حداقل فیلتراسیون MERV	تعداد نفرات	هوای تازه برای هر نفر (L/S)	حداقل تعویض هوا (ACH)	حداکثر دما (°C)	حداقل دما (°C)	نام فضا
Sta/hr.H ²	W/m ²										
۶/۵	۲۰	۳۳ Lit/s هوای بیرون برای اتاق‌های فروش و جمع‌آوری بلیت		>0	۸	۴	۱۷	-	۲۴	۲۲	فروش بلیت
۳/۲	۱۰		۵۰/۳۰	<۰	۸	۱۰	۱۷	۴	۲۴	۲۲	غذاخوری
۳/۲	۱۰			<۰				۱۲	◇	۲۲	دستشویی کارکنان
۶/۵	۲۰			>0	۸	۲	۱۷		۲۴	۲۲	کمک‌های اولیه
۶/۵	۲۰			>0	۸	۲	۱۷		۲۴	۲۲	اتاق پلیس
				>0	۸	-	-	۸	◇	۲۲	اتاق تعمیرات برقی و مکانیکی
۶/۵	۲۰			>0	۸	۲	۱۷	۸	◇	۲۲	پرسنل فضای تجهیزاتی
۶/۵	۲۰			+۶۲	۱۲	۲	۱۷	۴	۲۴	۱۸	اتاق ارتباطات Communication Room
۶/۵	۲۰			+۶۲	۱۲	۲	۱۷	۴	۲۴	۲۲	سیگنالی‌نگ Signaling Room
				+۶۲	۱۲	۲	۱۷	۴	۲۴	۲۲	اتاق کنترل محلی و منطقه‌ای
				+۶۲	۱۲		۱۷	۸	۲۴	۱۸	پنل کنترل منطقه‌ای

بار حرارتی ناشی از روشنایی (بسته به نوع چراغ‌ها بایستی تدقیق گردد)		ملاحظات	رطوبت اتاق (RH%) زمستان / تابستان	فشار اتاق (Pa)	نرخ حداقل فیلتراسیون MERV	تعداد نفرات	هوای تازه برای هر نفر (L/S)	حداقل تعویض هوا (ACH)	حداکثر دما (°C)	حداقل دما (°C)	نام فضا
Sta/hr.H ²	W/m ²										
				>0	۸			۴	۴۰	۱۸	اتاق اینورتر سیگنالینگ
				>0	۸			۲	◇	۹	اتاق کابل ارتباطات و سیستم‌ها
۳/۲	۱۰			<۰	۸			۶	۳۸	۲۵	اتاق باتری
۳/۲	۱۰			<۰	۸			۱۰	۳۸	۲۵	UPS
۳/۲	۱۰			+۶۲	۸			۶	۴۰	۱۸	رکتیفایر
۳/۲	۱۰			+۶۲	۱۲			۶	۴۰	۱۸	سوئیچینگ (MV, LV)
۳/۲	۱۰			<۰	۸			۶	۴۰	۹	اتاق برق LPS (شامل باتری)
۳/۲	۱۰			<۰	۸			۱۲	◇	۲۲	رختکن کاکنان
۳/۲	۱۰			<۰				۱۲	◇	◇	اتاق زباله
		بستگی به نظر کارخانه سازنده دارد		<۰					+۳۲	۹	تجهیزات آسانسور
									◇	۹	شفت آسانسور
				<۰	۸			۲	◇	۹	انبار تجهیزات
۳/۲	۱۰			<۰				۱۰	◇	۹	پست تخلیه فاضلاب

بار حرارتی ناشی از روشنایی (بسته به نوع چراغ‌ها بایستی تدقیق گردد)		ملاحظات	رطوبت اتاق (RH%) زمستان / تابستان	فشار اتاق (Pa)	نرخ حداقل فیلتراسیون MERV	تعداد نفرات	هوای تازه برای هر نفر (L/S)	حداقل تعویض هوا (ACH)	حداکثر دما (°C)	حداقل دما (°C)	نام فضا
Sta/hr.H ²	W/m ²										
۶/۵	۲۰			<۰				۴	۲۴	۲۲	آبدارخانه
۳/۲	۱۰		<۰					۴	۴۰	۹	اتاق اطفاء با گاز
								۴		۹	منبع آب
◇ حداقل یا حداکثر دما براساس دمای بیرون تعیین می‌شود.											

یادداشت:

- علاوه بر بارهای فوق، بار ناشی از تجهیزات در اتاق‌هایی مانند اتاق‌های برق، LPS، اتاق‌های فنی (سیگنالی‌نگ و مخابرات و...) باید در محاسبات لحاظ گردد. در هر پروژه با توجه به تجهیز انتخاب شده این اعداد متفاوت می‌باشد. با استناد به تجربیات و مطالعات و اینکه اغلب در مرحله شروع طراحی مشخصات فنی تجهیزات مشخص نیست، براساس تجربیات مشابه به طور تقریبی این اعداد می‌تواند تا اعلام اعداد دقیق مورد استفاده قرار گیرد:
 - بار حرارتی تجهیزات رکتیفایر در حدود ۸۰ کیلو وات
 - بار حرارتی ناشی از تجهیزات در اتاق سیگنالی‌نگ و مخابرات در حدود ۱۶ کیلووات
 - بار حرارتی ناشی از تجهیزات در LPSها در حدود ۳۰ کیلووات. در صورت استفاده از هوای سکو برای زدودن حرارت ناشی از کارکرد تجهیزات در LPSها این بار می‌تواند در بار حرارتی تهویه فضاهای عمومی لحاظ گردد.
 - بار حرارتی اتاق رئیس، با توجه به تجهیزاتی مانند رایانه و وسایل کنترلی ایستگاه، ۴۰ W/m² تخمین زده می‌شود.
 - بار حرارتی ناشی از رایانه‌ها در فضاهای اداری ۲/۸ W/ft² تخمین زده می‌شود.
 - بار حرارتی ناشی از هر نفر ۲۵۰ Btu/hr (محسوس) و ۲۰۰ Btu/hr (نهان) می‌باشد.

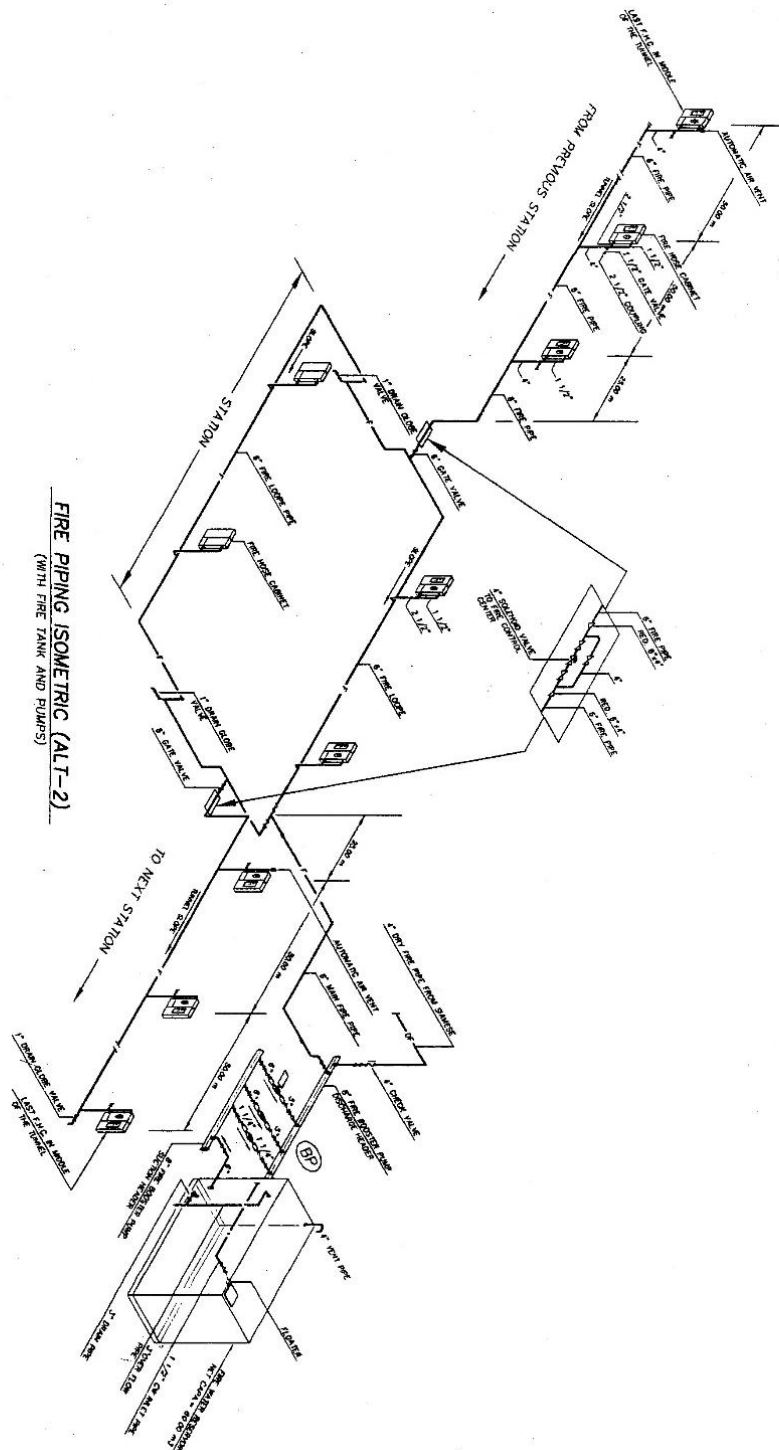
پیوست ۲: الگوی ضوابط طراحی تهویه و تهویه مطبوع به تفکیک کاربری فضاها

یادداشت: اطلاعات موجود در جداول باید توسط طراح ایستگاه تکمیل و به همراه گزارش انتخاب سیستم‌ها برای هر ایستگاه ارائه شود. نمونه‌ای از این جدول جهت راهنمایی برای استفاده از آن در گزارش‌ها در این پیوست آورده شده است.

کاربری اتاق	دستشویی کارکنان
نوع تجهیز	یونیت مرکزی/ محلی
موقعیت قرارگیری:	داخل اتاق / در اتاق تجهیزات مکانیکی مجاور اتاق / متحرک
نوع فن:	کانالی / سانتریفیوژ / محوری / با محرکت تسمه‌ای با رانه مستقیم
سرعت:	تک سرعت / دو سرعت / موارد دیگر (توضیح)
افزونگی:	دارد / ندارد / چند درصد (۷۵-۱۰۰٪)
بازیابی گرما:	دارد / ندارد / در صورت استفاده از سوخت برای گرمایش دارد
خروجی هوای تخلیه:	بیرون از ایستگاه / ایستگاه/ تونل
دریافت هوای تازه:	از بیرون از ایستگاه / ایستگاه
بهبود هوای تامین شده (عملیات انجام شده بر هوای تامین شده):	گرمایش / سرمایش / معتدل / فیلتر
فیلتراسیون:	نیاز ندارد / پلنوم هوای ورودی به اتاق / فیلتر هوای تامین شده
سرمایش:	ندارد / تبرید انبساط مستقیم / هیت پمپ / (روش‌های دیگر)
چیدمان:	اسپیلیت/اوپراتور دیوار نصب / هیت پمپ / فن کویل زمینی و...
گرمایش اتاق:	الکتریکی / آبی / پمپ حرارتی / گاز / (انواع دیگر)
تیپ (گونه):	کانال‌های فن‌دار / گرم‌کن‌های کانالی / صفحه‌های تابشی و (انواع دیگر)
گرمایش پشتیبان:	نیاز ندارد / استفاده از دمنده‌های گرمایی (انواع دیگر)
رطوبت‌زنی:	نیاز ندارد / رطوبت‌زن دیواری / در مسیر کانال و...
توزیع هوا:	لازم ندارد / کانال کشی / بدون کانال
هوای تامین شده / ورودی:	لازم ندارد / از بالای اتاق / از پایین اتاق / موارد دیگر (توضیح)
هوای برگشت / تخلیه:	لازم ندارد / هوای برگشت از بالا / هوای برگشت از پایین / موارد دیگر
واحد اختلاط هوا:	ندارد / VAV / مسیر جایگزین / bypass / موارد دیگر
کنترل اتاق:	دمای اتاق / هوای برگشت / جداول زمانی / موارد دیگر
گونه:	محلی / سیستم اتوماتیک ساختمان / موارد دیگر
خاموش کردن:	ندارد / در مواقع حریق / دود / موارد دیگر
الزامات ویژه:	ندارد / میزان آلاینده‌ها / درجه‌بندی خطر / موارد دیگر
مشخصات کلی الکتریکی	شامل بار مصرفی، سطح ولتاژ، تعداد فاز

پیوست ۳: دیاگرام سیستم اطفای حریق آبی نمونه یک ایستگاه

یادداشت: بایستی به اقتضای هندسه و فضاهای ایستگاه تدقیق گردد.



خواننده گرامی

امور نظام فنی و اجرایی سازمان برنامه و بودجه کشور، با گذشت بیش از پنجاه سال فعالیت تحقیقاتی و مطالعاتی خود، افزون بر هشتصد عنوان نشریه تخصصی - فنی، در قالب آیین نامه، ضابطه، معیار، دستورالعمل، مشخصات فنی عمومی و مقاله، به صورت تالیف و ترجمه، تهیه و ابلاغ کرده است. ضابطه حاضر در راستای موارد یاد شده تهیه شده، تا در راه نیل به توسعه و گسترش علوم در کشور و بهبود فعالیت های عمرانی به کار برده شود. فهرست نشریات منتشر شده در سال های اخیر در سایت اینترنتی nezamfanni.ir قابل دستیابی می باشد.

**Islamic Republic of Iran
Plan and Budget Organization**

**Specifications for
Design of Urban and Suburban
Railway Stations
Vol. III:
Electrical & Mechanical Design**

No.804-3

Last Edition 09/10/2021

Deputy of Technical and Infrastructure
Development Affairs

Department of Technical and Executive
Affairs, Consultants and Contractors

nezamfanni.ir

2021

این ضابطه

با عنوان جلد سوم «ضوابط طراحی
ایستگاه‌های قطار شهری و حومه» ملاک
طراحی تاسیسات عمومی ایستگاه‌ها در خطوط
قطار شهری و حومه‌ای کشور است.